年12月1日発行(毎月1回1日発行)第10巻第12号 昭和62年12月14日第3種郵便物認可

BIKERS STATION

バイカーズ ステーション
1996/12 No.111

e Inside Line Without Fear or Favour

ホンダV4の15年

並列4気筒を確立したホンダが、さらなる可能性にかけて造り上げたV4のデビューから今日まで

第2特集：内外6台のチューニングバイクとスペシャルバイク

ブライトロジック、ブレイン、モトジャンキー、アイガー、L.P.ウィリアムス、ニコ・バッカー

FMAケルンショー／2台の国産Vツインの解説と考察

タイムトンネル(ビッグ・ジョン来日！) ●バイカーズ・インフォメーション：ミクニTDMR／AP4ポットキャリパー／アエラの新製品
試乗：モト・グッツィ1100スポーツ・インジェクション ●アッセンを走った日本チーム ●技術者の横顔 第3回 その他好評を連載多数

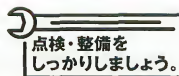
毎月1日発売
次号は11月30日発売です
定価850円

Desperado-X
ならず者
Hero
rado

BIG TWIN SUPER SPORTS

TRX850

バイクの楽しさは、エンジンに火を入れてから、その火を落とすまで、途切れることなく持続されるべきだと思う。
道は直線ばかりではない。ストレートを飛ばすこともバイクの楽しさのひとつではある。
しかし、大小さまざまな曲率のカーブと短いストレートからなる日本のワインディング。
そのおいしさを、一滴のこらず楽しもうというのなら、ビッグツインだ。
ビッグボアがもたらす力強いトルク、270°位相クランクの不等間隔爆発が生み出すグッドトラクション、そして軽量な車体。
それを生かしたコーナリングは、乗る者にたとえようもない充実感をもたらすはずだ。
エンジンの仕事、車体の挙動が、文字通り手に取るように伝わるビッグツイン。
2つのピストンを捨てたことで、得た美点は多い。
これだから、バイクはおもしろい。

◎Model type:4NX ◎Engine type : Liquid Cooled DOHC 5valve Parallel Twin◎Displacement : 849cc◎Max.Power : 83ps/7,500rpm
◎Max.Torque : 8.6kgf･m/6,000rpm ◎Transmission : 5 speed return ◎Dry weight : 188kg ◎Body coloring : Heat Red , Bluish White Cocktail 1(White) ･ ･ ･ ￥850,000

SUPER SPORT

SS400

■Air cooled, 2valves, SOHC L-twin, 398cc ■Desmodromic timing system■5speeds ■Upside down φ 40front fork ■Maximum power ; 42ps/10,500rpm at the crank shaft)■Maximum speed ; 180km/h ■Dry weight ; 172kg ■Seat height ; 770mm)

SS900

■Air and oil cooled, 2valves, SOHC L-twin, 904cc ■Desmodromic timing system■ 6speeds ■Upside down φ 40front fork ■Front double disk brakes ■Maximum power ; 80ps/7,250rpm at the crank shaft)■ Maximum speed ; 220km/h ■Dryweight ; 186kg ■Seat height ; 780mm)

SL900〈Add on SS900's specifications〉

■Front and Rear carbon fender ■ Cast iron brake disk■ Anti-surging brake system ■High lift muffler ■ Single seat ■Dry weight ; 182kg ■Seatheight ; 750mm

The specification are subject to modification without notice

DUCATI

AGIP"4T SUPER DUCATI"

- ■ Full Synthetic
- ■ Multigrade Oil
- ■ SAE 20W/50, API SG, CCMC G4
- ■ 1 ℓ :¥3,800(Without TAX)

■ドゥカティー正規輸入車両は'96年モデルより、2年間/走行距離無制限の保証が適用され、オーナメント付きカーボン製ナンバープレートホルダー、日本語版オーナーズマニュアル、保証と整備のブックレットが付属されます。
詳しくは下記正規ティーラーまでお問い合せ下さい。

地域	販売店	TEL
北海道/札幌市	ワッツ	☎011(682)6443
青森県/青森市	有オートセンター青森	☎0177(39)8255
岩手県/盛岡市	株クボトラ(ビッグボックス店)	☎0196(35)2611
宮城県/仙台市	カロッツェリア	☎022(237)2121
秋田県/秋田市	有阿部輪業商会	☎0188(28)3234
山形県/山形市	ファクトリー	☎0236(31)8570
福島県/郡山市	株塚本輪業商会	☎0249(22)1784
栃木県/宇都宮市	株鈴木モータース	☎0286(34)8198
宇都宮市	ドリームロード	☎0286(45)3492
群馬県/高崎市	株ヤナセオート	☎0273(62)8234
埼玉県/狭山市	モトウィング我来/狭山店	☎0429(54)7467
深谷市	有モトスポーツ	☎0485(73)5525
上尾市	ストラーダ	☎048(775)8726
越谷市	株原サイクル	☎0489(62)3411
千葉県/市川市	グッドウッド二輪商会株	☎0473(58)8403
君津市	シルヴァーバード	☎0439(54)1313
東京都/港　区	有パワーハウスモータークラブ	☎03(3445)9888
台東区	オサダモータース	☎03(3871)2221
台東区	有フェニックスレーシングパーツ	☎03(3874)2028
世田谷区	有ブレイントラスト	☎03(3707)6730
渋谷区	株福田モーター商会	☎03(3468)6841
足立区	山田オート販売株/スパイア	☎03(3857)0818
神奈川県/横浜市	オールマン	☎045(421)8391
横浜市	株丸富オート販売	☎045(491)0011
横浜市	グッツィ・スポルト・ジングウシ	☎045(943)2891
横浜市	グリースモンキー有	☎045(366)5551
川崎市	有サイクルオート池田	☎044(798)1213
新潟県/新潟市	株アルファ	☎025(284)6858
長岡市	株アルファ/長岡店	☎0258(27)5331
富山県/高岡市	有YSP高岡	☎0766(22)3393
上新川郡	ホリタ・オート・パーク	☎0764(68)2424
石川県/石川郡	モトアートササキ	☎0762(94)6192
福井県/鯖江市	有マルヤスモータース	☎0778(62)1415
長野県/塩尻市	株広丘自動車研究所	☎0263(52)0807
岐阜県/岐阜市	有国立モータース	☎0582(71)8795
静岡県/浜松市	中央モータース商会	☎0534(24)3518
沼津市	有タオカモータース	☎0559(52)2203
愛知県/名古屋市	株モトプラン	☎052(806)5522
豊橋市	有オートショップナカムラ	☎0532(31)1204
春日井市	株柴田モータース	☎0568(81)0775
三重県/鈴鹿市	デライト	☎0593(70)3528
京都府/京都市	株カスノモーターサイクル	☎075(622)0225
京都市	株京都モータークラブ	☎075(641)3064
大阪府/寝屋川市	ライティングハウス	☎0720(21)1101
兵庫県/西宮市	株カツラダモータース	☎0798(67)5506
奈良県/北葛城郡	オートショップフクイ	☎0745(73)8008
岡山県/岡山市	株バルコムヒロシマモータース岡山営業所	☎086(245)0080
岡山市	プラスワン	☎086(222)7868
広島県/廿日市市	株バルコムヒロシマモータース	☎0829(38)3000
愛媛県/松山市	有バイクハウス阿部	☎089(953)0616
福岡県/久留米市	スティープモーターサイクルサプライ	☎0942(44)0101
大野城市	有ビッグアップル	☎092(503)8116

カジバ・グループモーターサイクル輸入総代理店

営業時間 AM9:00〜PM6:00　定休日 金曜日、第2、第4土曜日、祝祭日

本　社　〒151 東京都渋谷区笹塚2-7-8　TEL.03(3378)0181　FAX.03(3375)6666

八王子営業所　〒192 八王子市宇津木町728-1　TEL.0426(91)6511　FAX.0426(91)0777

横浜営業所　〒234 横浜市港南区日野8-1-2　TEL.045(841)0181　FAX.045(841)0183

今までに、スペクトロほどMC専用オイルに のめり込んだメーカーがあるだろうか？

U.S.アメリカ。そこには多くの石油会社がある。それらのいくつかはメジャーと呼ばれ、世界のエネルギー産業を牛耳る巨大な多国籍企業だ。原油の取引から各種燃料、潤滑油、ツールにいたるまで、油に関することは何でもする。

スペクトロは彼らに比べ、はるかに小さく、歴史も浅い。何をやってもかなわない？いや、負けないものがある。モーターサイクル専用の潤滑油だ。MC専用オイルにかける彼らの情熱は計り知れない。最悪の条件下でも、より良い状態でマシンを作動させるためのオイルの研究に余念がない。いろいろな状況を想定し、それを克服できるオイルを開発し、供給している。

現にスペクトロは、旧型の空冷エンジンから最新のハイパフォーマンス・レース用にいたるまで、14種類のモーターオイルを、サスペンション用として、倒立用を含め8種類のフォークオイルと、5種類のリアサスペンションオイルを供給している。これだけバラエティーに富む商品構成を持つオイルメーカーが、他にあるだろうか？

スペクトロのモーターサイクルにかける情熱が、これだけマニアックな商品をラインナップさせたのだ。こんなスペクトロのモーターサイクルにかける意気込みに、ご賛同をいただければ幸いである。

モーターサイクルにはスペクトロがある。

モーターサイクル専用オイルと自動車用オイルの違いについて

● ZDDP 減摩剤として大変効果的なリン系の添加剤

二輪用 高温、高回転、高負荷時の油膜切れによる金属接触、スカッフィング、焼付き等を防ぐため、スペクトロMC専用オイルには、かなりの量が添加されている。カムの摩耗に差が表れる。

四輪用 排ガス用触媒装置の機能低下を防ぐため、リン系添加剤の使用が極端に制限されている。

●ポリマー （高温時の粘度を保つ添加剤）

二輪用 ミッション潤滑時に、ギヤの歯面にかかる大きな圧力により、ポリマーが破壊されるため、スペクトロMC専用オイルには、剪断性の高い（切断されにくい）良質のポリマーを使用している。

四輪用 エンジン、ミッションが別体なので、安価な四輪用オイルには、このような良質のポリマーは含まれていない。

スペクトロSPLレースオイル

15W-40・15W-50 ￥2,600/クォート

エンジン内部の流動抵抗を大幅に低減。スムーズなギヤシフト、パワーアップ、レスポンス性、加速性能等の違いが体感できる、一般ストリート用としても使用可能な100%化学合成油です。強靭な油膜が最悪の条件下においても、エンジン各部を保護します

ゴールデン スペクトロ4

5W-40・10W-40・20W-50 ￥1,600/リッタ

化学合成油と鉱物油をブレンドしたレース及びストリート用MC専用オイル。ポリマーに耐熱・耐剪断性に優れたポリメタ アクリレートを使用し、ミッション潤滑時のポリマーの破壊を最小限に抑え、高温時の粘度低下を防ぎます

ゴールデンスペクトロMC2サイクル

混合／分離給油用 ￥900/355ml

ダイエステル（化学合成油）と鉱物油をブレンドした、レース及びストリート用の2サイクルオイル。ダイエステルの卓越した高温潤滑特性が、フルフィルム潤滑を実現し、焼付き、摩耗を防ぎます。また、特殊な添加剤がプラグ、エンジン内部をクリーンに保つ働きをします。

ゴールデンスペクトロMCギヤ

80W・85W ￥1,400/リッター

トランスミッション用に特に厳選された極圧剤、減摩剤の働きにより、ギヤ、ベアリングを摩耗から保護し、ノイズを減少させます。クラッチの張り付きを防ぎ、スムーズなシフトをお約束します。高温高負荷用の85Wと流動抵抗の少ない80Wをラインアップしています

4サイクル エンジン

スペクトロ4 ￥1,200/
W-30 10W-40 20W-50
ゴールデン アメリカン4 ￥1,600/
W-50
スペクトロ ヘビーデューティ ￥1,200/
HD85 SAE50 HD105 SAE50
HD SAE60 HD160(SAE70) ※HD160のみ￥1,300

2サイクル エンジン

スペクトロ 2T ￥1,200
スペクトロ ウォータースポーツ マリン TC-W3 ￥1,500

ミッション・ギヤ

スペクトロ ハイポイドギヤ 80W-90 GL-5 ￥1,600/
スペクトロ SPL シンセティックギヤ 75W-90 GL-1 ￥2,800/
ゴールデン アメリカン シンセティックギヤ 75W-140 GL-1 ￥3,000/
ゴールデン アメリカン プライマリーチェーンケース ルーブ ￥1,400

その他

スペクトロ フォームフィルター フルード ￥1,100/355ml
ゴールデン スペクトロ チェーンルーブ ￥2,000/ ￥1,200/
ゴールデン スペクトロ シュープリーム DOT4 ブレーキ フルード ￥1,500/355ml
ゴールデン アメリカン DOT5 シリコン ブレーキ フルード ￥2,200/355ml
スペクトロ サイクル クリーン ￥2,500/
スペクトロ サイクル ブライト ￥1,400/237ml
SPL グリス ￥1,200/284ml

フォーク・サスペンション

ゴールデン スペクトロ
カートリッジ フォーク フルード ￥2,100/
85/150 (2.5番相当)・125/150 (7.5番相当)
スペクトロ フォークオイル ￥1,400/
5W・10W・15W・20W-20
ヘビーデューティ フォークオイル ￥1,400
タイプE(20W-20)・(30番)
SPL サスペンション フルード ￥2,200

DUOMO

"ドゥオーモ"

日伊合作"DUOMO"マグネシウムホイール ラボ・カロッツェリアから、まもなく新登場!!

フォンデリア・フラボ社

鋳造品製造業として1958年創業。業歴38年の蓄積から特にマグネシウム合金の鋳造を得意とし、多くの鋳造技術ノウハウを持つ。

取引先は多岐に亘り、例えば自動車用ホィールで、有名なドイツのBBS社とは15年に及ぶ取引歴がある。

ラボ・カロッツェリアが設計・デザインを行い、製造は実績とノウハウの豊富なイタリアのフォンデリア・フラボ社が製造する、今までに無い全く新しいホィールが誕生します。

●

それはハイパフォーマンス モーターサイクルの重要保安部品としての役割とデザインを考慮した明解な商品コンセプトのもとに創られました。

製造を担当するフォンデリア・フラボ社はモーターサイクル用ホィール以外にも、自動車用として有名なドイツのBBS社向けマグネシウム ホィールを製造しており厳格なドイツ人気質による厳しいチェックも、なんなくクリアする確かな製造技術を持っています。それは耐久レースからF1までコンペティションの世界でも実証済みのもの。

●

特に重要な品質保持の為に、最適な原材料選びから、鋳造・切削・調質・などの重要行程、さらには、例えば製造設備のひとつである砂型鋳物用の砂の質にまでこだわる程、徹底しています。"最高品質を自分達の目の届く自社内で"の同社ポリシーによって、あまたあるホィールメーカーの中では極めて数少ない自社内一貫製造方式を採っています。このフォンデリア・フラボ社の愚直なまでに"ガンコ"な姿勢からニューホィールは、一本一本、心をこめて生産されます。

●

ツーリングシーズンに最適の秋、疾走するあなたのモーターサイクルの"脚"を確実に際立たせる、最新のホィールがもうすぐ、ラボ・カロッツェリアから。

発売予定機種

Honda	CBR900RR(92-94/95-96)・RC30・RC45・RS250
Yamaha	FZR1000(89-93)・YZF1000(96)・OW-01
Suzuki	RGV-Γ250(89-92)・GSX-R1100(-91/92-95/96-)
Kawasaki	GPZ900R(A7以降)・ZZR1100(90-92/93-96)
Ducati	400SS(-94)・900SS(-96)・M900(-96)・MontJuich・916(-96)
bimota	DB1-SR・YB8

＊1996年、秋から来春にかけて順次発売を予定しております。

●希望小売価格…228,000円より

●カラー…………シャンパン ゴールド

＊表示の価格は消費税および取り付け工費を含まない価格です。

＊カラーは印刷の為、実際と異なる場合があります。

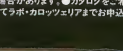
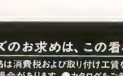
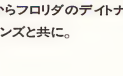
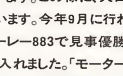
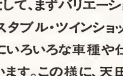
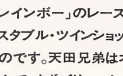
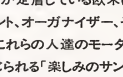
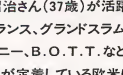
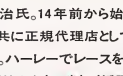
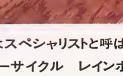
＊製品の仕様・外観及び価格は改良等の理由で予告なく変更する事があります。

商品に関する お問い合わせ、ご注文は お客様フリーダイヤル

0120-81-1113

ÖHLINS

ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

コンペティションハーレーと共に「楽しみのオーリンズ」。

モーターサイクルにはスペシャリストと呼ばれる人々がいます。土浦市の「モーターサイクル　レインボー」、オーナーは天田 栄氏と天田昭治氏。14年前から始めたお店で扱うモーターサイクルは、共に正規代理店としてのBMWとハーレーダビッドソンのみ。ハーレーでレースを始めたのは1994年から。現在も弟の昭治さん(37歳)が活躍中です。参戦はテイスト・オブ・フリーランス、グランドスラム、トランスエコー、ヒュージ・アンド・タイニー、B.O.T.T.などの成熟したモーターサイクルスポーツが定着している欧米に見られる家族ぐるみのレースエントラント、オーガナイザー、そして観客の皆さんとが一体となった、これらの人達のモーターサイクル観、そして人生観すらが感じられる「楽しみのサンデーレース」。
「モーターサイクル レインボー」のレース用ハーレーにはオーリンズフルアジャスタブル・ツインショック「天田スペシャル」が装着されているのです。天田兄弟はオーリンズショックのテクニカルメリットとして、まずバリエーションの豊富さを挙げ、さらにフルアジャスタブル・ツインショックは減衰力のキャパシティが広く、特にいろいろな車種や仕様・用途に対応できる点を指 摘しています。この様に、天田兄弟の手によるハーレーはちょっと違います。今年9月に行われたヒュージ・アンド・タイニーではハーレー883で見事優勝。念願のデイトナ行きのチケットを手に入れました。「モーターサイクル レインボー」、〝虹は霞ケ浦からフロリダのデイトナへ〟夢はさらに加速します。それはオーリンズと共に。

●OHLINS DOCUMENTS
96年9月16日筑波で行われたヒュージ・アンド・タイニー。883を駆る天田昭治氏が優勝。この優勝によって今秋の10月19・20日にデイトナで行われるCCS(チャンピョンシップ・カップ・シリーズ)の最終戦に出走する権利を獲得した。海外のレースに出るのは初めて。ライダーがメカニックも兼ねるというハンディを背負いながらもヤル気満々。クセのあるハーレーだけど、そこに魅力を感じている「モーターサイクル レインボー」の自慢のひとつが、ハーレーとオーリンズの絶妙なセッティングを作ること。ライダーに合わせた思い通りのセッティングを出すことには定評がある。
このマシンは既にデイトナに発送されている。現地での活躍を期待したい。

フルアジャスタブル・ツインショック
¥118,000
●ガス室とオイルを隔離するフリーピストンにより、キャビテーション(泡立ち)、エアレーション(空気吹込み)を防ぐと共に高い冷却性能を誇る。●圧側減衰力調節機構〈4段階〉●伸側減衰力調整機構〈20段階〉●全長無段階調節機構〈＋10㎜〉●油圧スプリングプリロードアジャスター〈10㎜行程〉
適応車種：ゼファー1100/ZI、ゼファー400/Z400、ZRX400、CB1000SF(BIGI)、CB900/1100F、CB400SF、XJR1200、V-MAX、XJR400、GSX1100Sカタナ、GSX400インパルス

作業工賃価格
●オーバーホール／仕様変更
リアショック　¥24,000
スプリング交換　¥2,000
O／H時無料
備考：スプリング代は別途
※ツインショックのそれぞれの工賃は、
1台分(2本)の料金です。

オーリンズのお求めは、この看板のオーリンズプロショップで。
●表示の価格は消費税および取り付け工賃を含まない！台分セットです。●価格および仕様は改良のため予告なく変更する場合があります。●カタログをご希望の方はご覧になった誌名・号数・ご希望の車種を明記し、500円切手を同封してラボ・カロッツェリアまでお申込みください。●オーリンズ発売元・株式会社カロッツェリア・ジャパン

オーリンズに関するお問い合わせは、

RK EXCEL CO.,LT

太足すぐに!!

12月上旬、限定発売

EXCEL Super Bikers Kit

有名バイク・用品店に
予約受付中

SILVER

定価¥74,000

BLACK

定価¥78,000

キット内容

■ Front用17インチリム（17×MT3.00）
■ Rear 用17インチリム（17×MT3.50）
■ EXCELオリジナルスポーク、ニップルset×２ホイール分

御注意

本キットには、ホイールハブは含まれていません。本キットは適合車種以外には使用しないで下さい。本キットは競技専用です。

株式会社 アールケー・エキセル
〒171 東京都豊島区西池袋5-13-13
TEL.03(3980)2081(代) FAX.03(3980)2087

Super Bikers Kit 車種適合表

車　種	Super Bikers Kit N	
	SILVER	BLACK
HONDA		
CR250 RL('90)~RR('94)	HSB-01-S	HSB-01-
CR250 RS('95)、RT('96)	HSB-02-S	HSB-02-
SuperXR 250S('95)、T('96)	HSB-03-S	HSB-03-
SuperXR BAJA 3S('95)	HSB-03-S	HSB-03-
SUZUKI		
RM250 L('90)~T('96)	SSB-01-S	SSB-01-
RMX250 SN('92)~T('96)	SSB-02-S	SSB-02-
KAWASAKI		
KX250 HI('90)~K3('96)	KSB-01-S	KSB-01-
KDX250SR F1('91)~F4('96)	KSB-02-S	KSB-02-
YAMAHA		
YZ250 4DA3('92)~4SR3('96)	YSB-01-S	YSB-01-
DT200WR 3XP1('91)~5('96)	YSB-02-S	YSB-02-

伝統の継承。

マグネシウムホイールの定番ダイマグH型ホイールと、さらに進化した至りのホロ（中空）タイプ、フルラインナップ。

DYMAG STREET WHEEL

※全車種スプロケット付きです。

■他車種も続々開発予定
FZR750/1000・FZ750・ZEPHYR750・GPZ900R（～A6）

■JWL規格ホイール

一部並行輸入商品が国内市場に出回っておりますが、それらにはJWLの刻印はありません。
JWLの刻印なきものは、一切、品質保障の対象となりません。

DYMAGジャケット
定価　¥7.800
カラー：ブラック、イエロー、ホワイト（3色）
サイズ：フリーサイズ
素材：ナイロン100%

ACTIVE オフセットスプロケット
GPZ900R(A7～)
5.5インチ用（8mm）　¥16.000

ダイマグ　Hスポーク　ホイール（ブラック）

F：19インチ&R・16インチセット
ベルト駆動対応・完全ボルトオンタイプ ……………¥298,000

ホロ（中空）ホイール

Hセクション　ホイール

ダイマグ　ホロ（中空）ホイール

車種	FRONT SIZE	REAR SIZE	PRICE	COLOR 黒	COLOR 白
GPZ900R A7～	350×17	550×17	¥280,000	○	○
ZZR1100C	350×17	550×17	¥280,000	○	○
ZZR1100D	350×17	550×17	¥280,000	○	○
GPZ1100 '95～	350×17	550×17	¥280,000	○	
ZEPHYR1100	350×17	550×17	¥280,000	○	
XJR1200	350×17	550×17	¥280,000	○	
TRX850	350×17	550×17	¥280,000	○	
GSF1200	350×17	550×17	¥280,000	○	
GSF1200	375×17	600×17	¥294,000	○	
GSF1200	375×17	625×17	¥294,000	○	
CB1000SF	350×17	550×17	¥280,000	○	

※その他車種も製作可能。お問い合わせください。

ダイマグ　Hセクション　ホイール

車種	FRONT SIZE	REAR SIZE	PRICE	COLOR 黒
GPZ900R A7～	300×17	450×18	¥255,000	○
GPZ900R A7～	350×17	550×17	¥255,000	○
ZZR1100C	350×17	550×17	¥255,000	○
ZZR1100D	350×17	550×17	¥255,000	○
GPZ1100 '95～	350×17	550×17	¥255,000	○
ZEPHYR1100	350×17	550×17	¥255,000	○
Z1000MK2	275×18	400×18	¥267,000	○
Z1000MK2	300×18	450×18	¥267,000	○
Z1000R	275×18	400×18	¥267,000	○
Z1000R	300×18	450×18	¥267,000	○
ZEPHYR400	350×17	450×18	¥255,000	○
XJR1200	350×17	550×17	¥255,000	○
V-MAX	350×18	450×17	¥292,000	○
GSX1100S	275×18	400×18	¥267,000	○
CB1000SF	350×18	500×18	¥267,000	○
CB750F	275×18	400×18	¥267,000	○

ダイマグ　レーシングホイール　正規代理店

株式会社 アクティブ
〒470-01 愛知県日進市折戸町藤塚56番地290
TEL(05617)2-7011 FAX(05617)2-7012
OPEN9:00～6:00pm 定休/日曜、祭日、第1・2・4土曜

全国通販OK　業販大歓迎

●広告掲載商品は改良、その他の理由で価格、仕様を予告なく変更する場合があります。
●広告商品の色調、かたちは写真撮影、印刷の条件等により実際のものと多少異なる場合があります。
●掲載価格には消費税は含まれていません。
●レースパーツは一般公道での使用を禁じられています。
◆新規業者の方、弊社カタログを手配させていただきます。ご一報ください。

最新版カタログ「ACTIVE MIND Vol.4」発刊!!

アクティブオリジナルパーツをはじめ、国内外の一流パーツ1,000点以上が満載。オン・オフを問わず全てのモーターサイクル愛好家必見、必携のカタログ（全168ページ・オールカラーの豪華版）です。定価1,500円（税込み）。お申し込みはカタログ請求券を切り取って、現金書留または、1,500円分の切手を同封の上お送りください。

カタログ請求券
BS961101

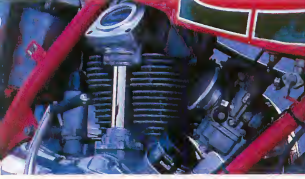
Microlon
METAL
TREATMENT

Microlon User's Report vol.1
Model; DUCATI 900
'83 Mike Hailwood replica

ブラーボー！タリオーニ！
メカを理解する者だけに通じる美学には、魔性がある。

乗ってみるがよい、ビッグＬツインに。感じてみるがいい、マシンが前へ進む重厚な力を。楽しむためにモーターサイクルを駆る者にとっての選択の帰結がここにある。60年代のＧＰレースで名を馳せたマイク・ヘイルウッドを冠したこのモデルには、ラテンの魔性が潜む。ドゥカティは、何もマニア向けとして作られたモデルではなく、先進性を常に追究してきたメーカーである。しかし、スタート時はあいかわらずのキックのみしか受け付けず、デロルトのエアファンネルが輝く。クリップオンハンドルのために狭い道でのＵターンは頑として拒むという、旧き佳き時代の香りを残しているところに、ある一部の人々だけが理解しうる個性的美学が存在する。そして、何といっても素性の佳い心臓部、Ｌツインの鼓動には魔性の存在を認めざるを得ない。オーナーの平野氏は、Ｌツインの美しさを誇示するかのようにアンダーカウルを取り払い、マン島の覇者900ＳＳの軽快な走りに近づくための作法に則っている。クルマのメカニックマンを経て、現在はＯＡ機器のメカニックサービスに携っている氏の心には、Ｌツインの産みの親であるＦ・タリオーニの思考が容易く理解できるのであろう。氏は語ってくれた。「末長いこのモデルとの付き合いのためにも、マイクロロンは必須アイテムです…」と。

エンジン用メタルトリートメントリキッド

ミッション用コンパウンド90

- ●スイス・ジュネーブ国際技術展「金賞」
- ●アメリカ連邦航空局認定品(AC-20-24)
- ●フランス陸・海軍認定品
- ●オーストラリア航空局認定品

●メタルトリートメントリキッド
32oz.（946cc）￥18,000
16oz.（473cc）￥10,000
8oz.（236cc）￥ 6,000

●コンパウンド90
4oz.（118cc）￥ 8,000

日本向け正規マイクロロンは右のパッケージに入っています。

●究極の実績が物語るマイクロロン。
エンジンの寿命を延ばし、部品の磨耗を防ぐとともに、燃料、オイルの消費量を減少させ、1度の処理で少なくとも数万km効果を持続させるマイクロロン。米国連邦航空局等で採用されているのは、その絶大な効果の実証といえる。マイクロロンの性能と金属表面処理技術はマイクロロンだけが所有する高度な技術。ぜひ愛車にマイクロロンを処理していただき、常にベストの状態を持続していただきたい。よく問合わせがあるのが湿式クラッチにマイクロロン樹脂でコーティングして滑らないのかという疑問。当然メタルトリートメントリキッドを施した直後には何となく滑っている感じがしますが100km程走行後には効果はてきめんに体感でき、シフトダウン、シフトアップが正確に決まり、快適なライディングが可能となります。

●ミッションにも優しい思いやりを。
2サイクル・バイクのライダーの方に是非お奨めしたいのがトランスミッションにコンパウンド90を施すこと。滑らかなシフト感覚に激変します。

●マイクロロンはその性能を良く理解していただいているショップに限定して販売をお願いしています。マイクロロン処理の効果についてのお問い合わせは、下記のショップまでどうぞ。

■東急ハンズ（全店）■ドライバースタンド（全店）

YSP札幌中央（札幌市）……011-841-1980
ツーアンドフォー（苫小牧市）……0144-55-0110
マイクロロン北海道TAKASAKI（旭川市）……0166-35-7906
石本モータース（斜里郡）……01522-6-2543
SBS八戸（八戸市）……0178-25-3631
モトワークスアイアンロード（北上市）……0197-68-2430
木内商機（本庄市）……0184-22-4131
常村サイクル（山形市）……0236-22-7099
野村モータース（米沢市）……0238-22-0452
モトスポーツサトウ（村山市）……0237-55-7480
ライドスポットビバ（仙台市）……022-256-3020
モーターサイクルトム（郡山市）……0249-46-7261
RCヤマト水戸店（那珂郡）……0292-98-5885
(株)大都ディーズ筑波店（結城郡）……0296-44-6960
motocite・KIYOYAMA（稲敷郡）……0298-92-0047
木村輪業（猿島郡）……0280-92-4901
小島堅三輪業（足利市）……0284-71-2730
モトハウスライムグリーン（伊勢崎市）……0270-21-0065
プロショップ ツツミ（北群馬郡）……0279-54-5031
ライン（新座市）……0484-75-1737
ノースアイランド（坂戸市）……0492-84-5180
エンデュランス（川越市）……0492-22-7770
セントラル（川口市）……048-222-2828
モトウイング我来（所沢市）……0429-44-1102
ホンダセンター千葉（木更津市）……0438-23-8190
アミューズ（館山市）……0470-22-1657
CB365（市川市）……0473-97-9291
サイクルハウス（船橋市）……0474-64-0502
バイク屋T-ONE（印旛郡）……0476-92-1289
大網サイクル商会（香取郡）……0478-86-5151
バイクハウスフラット（大田区）……03-5493-1381
YSP洗足池（大田区）……03-3727-3992
トガシエンジニアリング（大田区）……03-3774-4497
風魔プラス1（世田谷区）……03-3487-5455
YSP赤羽（北区）……03-3903-6440
いいやま（墨田区）……03-3618-1345
バイクハウス フラット（杉並区）……03-3394-9471
モトグッチ リパラーレ（中野区）……03-3388-1635
ソーダポップ（文京区）……03-3821-4443
SCSナンバー1（文京区）……03-3815-1221
エムエスエル スクエア（新宿区）……03-3209-3405
(株)大都ディーズ本店（台東区）……03-3843-6426
M.C.メタルドクター（足立区）……03-3884-8848
スパイア（足立区）……03-3857-0818
モトライフ（練馬区）……03-3995-7038
エムエスエル プラザ（練馬区）……03-5241-5525
経商（福生市）……0425-53-2111
T.I.O.Racing（保土ケ谷区）……045-741-2237
モトエルビゴーテ（川崎市）……044-934-8895
SBS OMEGA（静岡市）……054-284-2526
小倉屋油店（甲府市）……0552-33-5534
モーターキッズ柳沢（諏訪市）……0266-52-1349
YSP長岡東（長岡市）……0258-32-5078
南オート（新潟市）……025-286-5572
トラップオートテクニカルサービス（石川郡）……0762-94-3641
フットギャラリーマーク（福井市）……0776-56-3450
岐阜カワサキ（岐阜市）……0582-74-0370
CROW-Z（高山市）……0577-34-7979
アルファジャポン（多治見市）……0572-23-2817
ノースウイングJC（岐阜市）……0582-94-4421
モンテカルロ（各務原市）……0583-89-1505
名古屋東カワサキ（名古屋市）……052-834-3151
バイクアクション加藤（豊橋市）……0532-52-2685
クジメモータース（渥美郡）……05313-3-0123
モトスポーツ トヨタ（豊田市）……0565-54-7153
YSP浜松（浜松市）……0534-65-4545
フジイ商会（鈴鹿市）……0593-79-3309
(株)大都ディース鈴鹿店（鈴鹿市）……0593-70-0001
今西モータース（桑名市）……0594-31-5505
滋賀カワサキ（大津市）……0775-26-0696
レオ タニモト（京都市）……075-314-0052
YSP京都西（京都市）……075-381-0251
ケンテック（久世郡）……075-632-2161
ワークススポーツ（守口市）……06-904-5671
モト急配（豊中市）……06-846-3629
モトファースト（大阪府）……0720-75-0339
神戸ユニコーン（神戸市）……078-795-6673
姫路カワサキ（姫路市）……0792-81-2685
イタミカワサキ（伊丹市）……0727-77-0018
オートショップフクイ（奈良市）……0742-35-7747
サカイ・オートショップ（田辺市）……0739-22-4336
バイクトピアカワムラ（和歌山市）……0734-46-1799
YSP鳥取東（鳥取市）……0857-26-9110
オートショップGM（玉野市）……0863-32-0696
2＆4（倉敷市）……086-447-0107
スーパーボフキャット（広島市）……082-255-6611
サイドB（出雲市）……0853-22-0408
二輪プラザモリモト（出雲市）……0853-23-2337
エンデュランス（下関市）……0832-56-1049
周防輪業（柳井市）……0820-22-1447
ホンダアローウェスト（三好郡）……0883-78-2837
岩崎商事（高松市）……0878-33-1195
オートショップ藤田（新居浜市）……0897-39-3879
マルカワレーシング（八幡浜市）……0894-22-0830
コックピット高知（高知市）……0888-43-1155
オートセンター福岡（福岡市）……092-806-7777
YSP大濠（福岡市）……092-752-1771
YSP友泉（福岡市）……092-521-3330
モトファッションフリーマン（大野城市）……092-504-0125
マイクロロン九星（北九州市）……093-671-7631
北九カワサキ（北九州市）……093-592-1303
ホットカインド（佐賀郡）……0952-31-8950
光タイヤサービス（鳥栖市）……0942-82-3742
ナックルホース（西彼杵郡）……0958-87-3812
バイク野郎（熊本市）……096-381-9860
綜合モータース（上益城郡）……096-282-6660
バイクショップM（大分市）……0975-45-2266
ヒダカオートサイクル（宮崎郡）……0985-85-6032
ブルーデライト（鹿児島市）……099-224-8885
ELDORADO（鹿児島市）……099-253-8033
トータルテクニカルショップ（沖縄市）……098-933-6551

●Microlon,MMC日本総代理店
株式会社 協和興材 マイクロロン・ディヴィジョン 〒177 東京都練馬区関町東2-14-4 TEL.03-3929-8581
九州地区 マイクロロン西日本 〒805 北九州市八幡東区西本町2-2-4 TEL.093-671-7631

●お近くのショップでお求めになれない方は、通信販売を承ります。送料は800円です。
●マイクロロンは米国で発明されて30年以上、日本発売は1979年で、以来高い評価を保ち続けています。

お問い合わせ・ご注文は通話無料のマイクロロン・フリーダイヤルへ。
0120-108-577

EDITOR'S OPINION

YASUO SATO

本誌では、1台あるいはひとつのシリーズのオートバイについての特集をよく組む。今年でいえば、3月号：CB750／900／1100F、4月号：GSX-R750／1100、9月号：FZ750～YZF1100、そして本号のホンダV4などがそれにあたるし、昨年以前にも数多い。

新型車の場合は、発表時点での詳細な情報を網羅するのはもちろん、技術者の誇らしげな声を伝えるが、特に後者は我々もとてもうれしい。また、古いモデルや今日もシリーズが続いていても初代が10年以上も前にさかのぼるものでは、今だから話せる的な逸話を聞くことができ、これまた大いに楽しい。

こうした取材を続けていて思うのは、日本のスポーツモデルたちとレースの直接的関係の深さだ。上記の車種たちについていうなら、CB-F系は不沈艦と評され、耐久レースで圧倒的強さを発揮したRCB艦隊をそのルーツに持つし、現行GSX-R750はスズキがスーパーバイクレースで勝つための武器そのものである。FZ750のベースがデイトナ用に造られた064と呼ばれるレーサーだったこともすでによく知られている。ホンダV4については、すぐあとの巻頭特集に詳しい。またこれらは、量産車として生まれてからも、レース仕様に改造されて世界のサーキットを走っている。

だからなのだろう、常にトップパフォーマンスを目指してきたこれらのオートバイたちは、時代を問わず、乗る者にその血統を感じさせずにはおかない。これこそが、日本のスーパースポーツのアイデンティティ（自分自身であることの証明とでも訳すのか）だと思う。性能の向上、機能の充実、高耐久力の実現といった日本の工業製品がおしなべて手に入れてきた要素を、オートバイとそれによるレースという分野に当てはめると、こうした答えが導き出されるのだ。したがってこれは、ある意味では我々日本人のアイデンティティそのものといえるのではなかろうか。

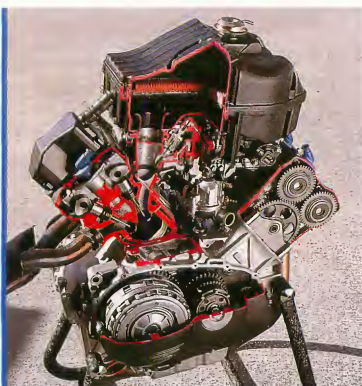
ならば、もっともっとこれを突き詰めていくべきだと私は思う。スーパースポーツなら、もっと軽く、小さく、コントロールしやすく、乗り手がそれを操ることが人生最大の喜びとなるほどのマシーンを造ってほしい。かつてホンダが鈴鹿サーキットで乗せてくれたワークスNSR250（もちろんGPレーサーだ）は、まさしくそんなオートバイだった。

最高速度が300km／hを超えることを私は否定したくないが、そうしたただの数値より、2本のタイヤと1基のエンジンを備えた機械をコントロールする快感のほうがはるかに大切だ。そして、もう少しでその領域に手の届くオートバイが何台かある。でも、いま一歩それらの前進を阻んでいるのは、コストであり、より直接的には製作者の意識である。

だからこそ、多少金がかかってもいいから、そうしたオートバイをとにかく一機種造ってしまうというのはどうだろう。先ほどの日本の工業製品が持つ要素の中に低価格というのを書き忘れたが、一般向けの製品にそれが欠かせないものであるのは確かだが、未来への突破口となるマシーンに、そんなケチなことを言ってはいけない。

今月の特集にちなんでホンダを例に挙げるなら、そんな夢のような一台が完成したら、"SUZUKA"という名前をぜひ与えてほしい。これは私がずーっと前から胸の内に持っていたネーミングである。（佐藤康郎）

Photo：Manabu Kanagami

CONTENTS

P.16

ホンダV4の15年

並列4気筒とともに、ホンダエンジンの主力をなすV4
その誕生から今日までを、レース活動と量産車の両面から
語る31ページ(オールカラー)が今月の巻頭特集だ
ブラックバードとVTR1000Fの登場で目立たぬ感のある
V4だが、だからこそ我々はこれを取りあげたかった

内外6台のスペシャルとチューニングバイク

ひさびさに組む第2特集は
日本とヨーロッパのプロたちが造る
チューニングバイクとスペシャルバイク
あえて区分するなら、2台のカタナと
1台の旧トライデントを前者
あとの3台、ハリス、ニコ・バッカー
アイガーは後者とすべきだろう

P.67

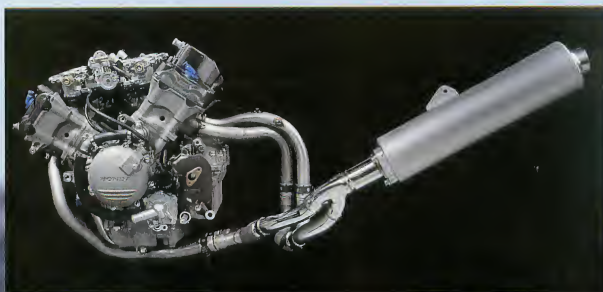
タイムトンネル '96

今年のタイムトンネルはすごかった。なにしろ
2輪と4輪の両方で世界を制した唯一の人
ジョン・サーティーズが英国からやって来たうえ
日本からは、谷口尚巳、高橋国光、宇野順一郎
おまけに、現在、"無事、これ名人。"に登場中の
折懸六三さんまでが加わり、筑波を走ったのである

P.88

12
BIKERS STATION
1996／12 December No.111
表紙：カストロール・ホンダRVF 8時間耐久レース仕様
協力：HRC
撮影：平野輝幸

ホンダV4の

15年

レーシングフィールドが鍛えた高性能車たちの半生

近年のホンダ4サイクルスポーツモデルには、V4とパラレルが存在している
最近でこそCBRシリーズの充実によって後者に興味が集中しているが
我々は、1982年に登場し、今年で15周年を迎えるV4を今一度見直してみたかった
なぜV4だったのか、今日までの成長と実績、そしてその未来の姿を…

Photo : VEGA INTERNATIONAL

RS1000RW（FWS）が走った1982年のデイトナ200マイルは、現在のRC45まで続くホンダV4の実質的なデビューといえる。そのポテンシャルは高く、一時はトップを走るほどだった（前ページの写真）。

次世代へ向け、V4を選択したホンダ

大型の空冷4気筒が絶頂期を迎えた'80年代初頭、各メーカーは次世代エンジンの開発に着手
ヤマハ、スズキ、カワサキはそれぞれパラレルフォアを進化させていくが、ホンダは
4サイクル車でのグランプリの制覇を目指したNR500の志と技術を受け継ぐV4を投入したのである

Photos : VEGA INTERNATIONAL and HONDA

1983年の東京モーターショーに展示された特別製のNR500。レース活動は前年に終了していたが進化は続けられたようで、カーボン、チタン、マグネシウムなどの新素材が惜しげもなく導入されていた。

高性能追求の必然とNR500での実績がホンダにV4をもたらした

「1969年にCB750フォアを発売して以来、我々には、並列４気筒搭載車の実用化を行ったのはホンダだという自負がありましたが、'70年代末には他の３メーカーすべてにパラレルフォアを搭載したモデルがラインアップされるという状況になってしまいました。そこで、再びホンダらしいアイデンティティを持つエンジンとしてV4が選ばれたと聞いています」

V4についてのインタビューの際、ひとりの技術者が登場の理由をこう語ってくれた。他社とは違う技術で高性能を目指すという点にホンダスピリットを強く感じる言葉だ。もちろん並列４気筒を否定するのではないことは、今日までをみれば明らかである。

さて、ホンダの独自性を示す役をも負ったV4は、後記するように非常に短期間で開発されている。その陰には１台のマシーンがあった。それは、1979年から世界グランプリに挑戦していたNR500である。

1967年を最後にグランプリ参戦を休止していたホンダがレースに復帰すると宣言したのは、'77年12月。当時はヤマハとスズキの２サイクル車がGPの中心となっていたが、〝他が２サイクルなら、ホンダは４サイクルで勝つ〟として、NR＝New Racingの開発はスタートした。当初の出力目標は130psとされたが、NRが参戦する500ccクラスは'69年からのレギュレーションで、４気筒／６段までとなり、'60年代に、２サイクル勢が２気筒ならホンダは４気筒、４気筒でくるなら、５あるいは６気筒といった手段は使えない。そこで考え出されたのが、４気筒の超高回転化で高出力を狙うための、常識を超えた楕円ピストンと８バルブによる効率の高い超ショートストロークV4エンジンだった。Vというレイアウトが NRの必然だったともいえる。

楕円ピストンを並列に配置すると幅が広くなりすぎるし、シリンダーの挟み角を90度にすれば理論的には１次振動を打ち消すことができる（実際はキャブレター配置の関係で100度となった）。こうしてホンダV4は誕生したのだが、それまでホンダはモーターサイクル用のV4エンジンを手がけたことがなく、世界的にもドゥカティの空冷OHVプロトタイプ＝アポロぐらいしかなかったところに、レース用の、しかも楕円ピストンである。これまでにはなかった概念に基づくパワーユニットは、ピストンやシリンダー、ピストンリングを造る段階から試行錯誤の繰り返しとなり、吸排気系の取り回しなど、ひととおり仕上がるまでにはやはり悪戦苦闘の連続だったという。だが、それでもだれひとりとしてあきらめる者はいなかった。

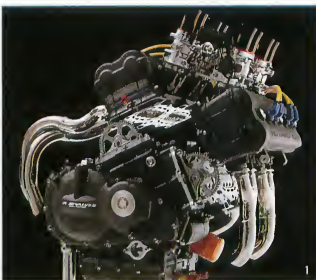
困難を乗り越え、ついに'79年８月のイギリスGP、シルバーストーンサーキットでNRはデビューを果たした（ライダーは片山敬済とミック・グラント）NR500だったが、現実は厳しかった。２台揃って最後列からのスタートとなった決勝をわずか数周でリタイアする。その後の開発で、出力は'79年の110ps弱から目標値の130psまで上がると同時に耐久性やモノコックフレームゆえによくなかった整備性も向上、シャシー性能も大幅な変更を繰り返しながら高められていった。

NR500のプロジェクトには、将来へ向けた新しい技術の蓄積と人材の育成という目的が含まれていた。'50～60年代のGPレース参戦が、有形無形にその後の発展に貢献したことを踏まえ、NR開発グループは入社したての若手で構成されたのである。そして、そうした目的があるからこそ、短期間で勝利を得るのではなく、大きな技術的冒険をホンダは選択したのであろう。

しかし、結局NRは'81年の全日本選手権（鈴鹿200kmを無給油作戦で走り切った。ライダーは故木山賢吾）と、AMAのラグナセカ国際レースの前日に行われた５周の予選ヒートレースでフレディ・スペンサーが優勝を記録しているものの、GPでは１ポイントも獲得できないまま２サイクル３気筒のNS＝New Sprintに主役の座を譲り、1987年にNR750として再びチャレンジを開始するまでサーキットから姿を消すことになる。

NRから市販型V4マシーンへ

'70年代前半のホンダは、排気ガス規制や燃費に対する要求が厳しくなってきた４輪の開発を最重視せざるを得なかったが、内部からはこの影響による２輪の開発力低下を危惧する声も上がっていた。

そんな状況でも２輪の開発部門は水平対向４気筒のGL1000や並列２気筒のCB400T、クランク縦置き２気筒のCX500、並列６気筒DOHC４バルブのCBXといったスポーツモデルを送り出していた。また、ヨーロッパの耐久選手権でワークスマシーンRCBが'76～78年にかけて圧勝し、その血統を受け継ぐ機種として'79年にはCB900／750Fを登場させるが、以前のCB750フォアのように他を圧倒することはできなかった。

その理由は、冒頭にあるように４メーカーのフラッグシップモデルがすべて空冷並列４気筒であることと、それら空冷エンジンの性能がほぼ限界まで高められて実力も拮抗していたことだった。そこで新エンジンを搭載する主力モデルの開発が急務とされ、それは他社も同様だった。'85年前後には、水冷前傾５バルブエンジンを使ったヤマハFZ750、空油冷エンジン＋アルミフレームのスズキGSX-R750、サイドカムチェーン式水冷４バルブエンジンのカワサキGPZ900Rなどが姿を現す。しかしホンダは、ライバルよりもひと足早い'82年に新世代のマシーンV4をデビューさせることに成功する。これもまたNRプロジェクトの恩恵だった。

ホンダが次世代のパワーユニットにV4の採用を決めたのは、いわゆるHY戦争と呼ばれるヤマハとの販売競争が白熱化していた'81年であり、翌'82年には250から750ccまでのV型エンジン搭載車が矢継ぎ早に発表されている。その背景にHY戦争が関係していたとはいえ、これほど早く車両開発を成し得たのは、NRで培ってきた技術があったからだった。特にエンジンは、ピストンが楕円か丸かの違いだけでNRの技術はほぼすべてがスライドできるため、出力向上や小型化はもちろんのこと、強度や耐久性の問題ですらNRのデータからある程度の予測をつけることができた。

一方、車体のほうは、空冷並列４気筒よりもはるかにコンパクトなV4エンジンがシャシーレイアウトに自由度を生み、それが運動性能の大幅な向上につながった。これにより、エンジンパワーが中心だった時代から、出力とシャシーのバランスを重視する方向に移ったことで、V4の登場はホンダの市販車開発における大きな転換期になったといえる。エンジンとは異なり、この時代のシャシーにはGPマシーンと同じ技術を移植することはなかったが、NRやNSが採用した16インチホイールやサイドパイプ式ダブルクレードルフレームの導入は、車体の性能を高めると同時に、〝高性能なV〟というイメージを与えることに寄与している。

もちろん高出力が狙えて前面投影面積が小さいという利点の半面、V4にも問題点はある。なかでも最大の難関は、前後に分かれたシリンダーによる部品点数の増加に伴うコストの上昇と、補器類の複雑な配置であった。しかし、前者は製造行程の工夫によって並列４気筒並みとし、後者はNRで得たノウハウで解決した。

だが、NRがあるとはいっても１年という開発期間はさすがに短い。そこでホンダは、次世代を担う若手が経験を積むためにNRを手がけていたのに対し、セイバー／マグナは短時間で完成度の高いものを送り出すために、開発スタッフをベテランを加えたメンバーで構成した。またその一方で、NRとは別の丸ピストンを使ったV4レーサーを並行に走らせることで、相互の開発速度を高めることを狙ったのである。

こうして、世界初の市販V4モデルであるセイバー／マグナのデビューにさきがけて丸ピストンのRS1000RW（通称FWS）が'82年のデイトナ200を出走。フレディ・スペンサーが２位となって高い実力をみせつけた。スペンサーとRS1000RWの走りは同年暮れに発表されたスーパースポーツVF750Fの広告に登場している。

ここから今日までの話は次ページ以降に詳しいが、常にクラストップの高性能実力を発揮し続けたV4は、加えて〝V4＝ホンダ〟という図式をも定着させた。だれも成功させたことのないオートバイ用V型４気筒の実用化によって、より高い性能の実現を目指した、NRを発端とするV4プロジェクトは、まさしくホンダスピリットの継承でもあったのだ。　（佐々木哲也）

（参考文献：「いつか勝てる」　富樫ヨーコ著　徳間書店）

❶'82年でレース参戦を終えたNR500だが、その後も排気量を750ccに拡大して開発は続き、'87年にはル・マン24時間耐久やオーストラリアのスワンシリーズに参戦。そして'89年の東京モーターショーでプロトタイプが登場する。エンジンは101.2×50.6mm（φ75.3mmボア相当）×42mmの748.2ccで、カムギアトレインは500のエンジンセンターから右側に移動。レーサーとは異なり直線部分を持たない〝正規楕円包絡線〟ピストンやPGM-FI燃料噴射システムを採用する。最高出力はフルパワーで130ps／11500rpmを発揮した。
❷'93年に発表されたRVF／RC45は、それまでのRC30に代わるレーシングマシーンのベースモデルとして、また翌年から本格的に始まるスーパーバイクも考慮して開発された。より高出力化を狙って、ボア×ストロークをそれまで続いた70×48.6mmから72×46mmに変更し、φ46mmボアのPGM-FIを採用。同時にコンパクト化も図る。
❸'82年に登場したホンダ初のV4エンジンモデル、VF750Sセイバー。シャフト駆動のツーリングスポーツで、当時としては異例のショートストロークと注目された。リアサスにはプロリンクを採用。
❹セイバーと同時デビューのアメリカン、VF750Cマグナ。エンジンはセイバーと同じだが、フレームを含む車体は専用設計。現在は、VFR750Fのパワーユニットを搭載するマグナが販売されている。

V4栄光の軌跡 頂点に君臨した4サイクルの王者

とにかく強すぎた。ライダーにも恵まれたが
それを生み出し支え続けてきたのは
エンジニアやメカニックの情熱だった
NRで果たせなかった夢への思いは
スーパーバイクや鈴鹿8耐の歴史を塗り替え
4サイクルを急速に進化させてしまった

Photos : VEGA INTERNATIONAL, Teruyuki Hirano and Tomoya Ishibashi
Text : Tomoya Ishibashi

1984 VF750F

●若きアメリカンを育てたAMAのVF、VFRスーパーバイク

1982 FWS (RS1000RW) ❶

❷ 1982 FWS (RS1000RW)

❸ 1984 VF750F

1984 VF750F ❹

1985 VF750F ❺

❻ 1987 VF750F

1987 VFR750F 7

1987 VFR750F ❽

●トップライダーが勝利を得たRS、RVF、そしてRC30／45

⑨ 1986 VFR750F

⑩ 1988 VFR750F

⑪ 1991 VFR750R／RC30

⑫ 1996 RVF／RC45

1985 RVF ⑬

1983 RS850R ⑭

⑮ 1984 RS750R

1985 RVF ⑯

1985 RVF ⑰

❶実質上のV4デビューは、'82年のデイトナ200で登場したFWS1000（RS1000RW）だった。鉄パイプフレームはNR500／2Xの発展型のような構成で、ピストンだけが丸いNR1000のようだった。リアサスはパラ４のRS1000Rがツインショックだったのに対してモノショック。フロントフォークやブレーキまわりはほぼNS500と思われる。スイングアームはCB-Fスーパーバイクにも使われている。ホイールはフロント16インチ、リア18インチでミシュランを装着するがパワーに負けた。このFWSはケニーのOW60に次ぐ速さをみせ、ボールドウィンが予選２位、フレディが３位。決勝でもフレディが一時トップを快走するものの、やはりタイヤが持たずにタイヤ交換。その間にクロスビーのYZR750に抜かれ、結局、フレディ２位、ボールドウィン４位に終わる。
❷開幕戦FWSはフレディとボールドウィンの２人に与えられ、パラ４にはピエトリ（モリワキのアルミフレーム）とワイズが乗った。
❸750ccレギュレーションとなった'83年、VFスーパーバイクが登場。開幕戦デイトナでスポット参戦のフレディがVFをデビューウィンさせた。その後もボールドウィンやワイズが連勝し、ホンダの楽勝にみえたが、マシーントラブルや転倒で、後半はマジー・カワサキGPZのレイニーが連戦連勝しチャンピオン。翌'84年デイトナはまたフレディが優勝。フレディのマシーンは他車より高速型エグゾースト（写真のベラスコが造ったショートタイプ）。前後ホイールはコムスター。
❹VFで'84年チャンピオンとなったマーケル。NS／NSR用のフロントフォークやブレーキを使う。ラジエターのダクトも大型化した。
❺元AMAのトップモトクロスライダーだったワイズ。これはフロントフォークなどがボールドウィンらのマシーンより'83年型に近い。
❻'87年、チャンドラーはスーパートラップがスポンサードしたフレディ・スペンサーレーシングから元ファクトリーの'85年型VFを走らせていた。それ以前にもVFに乗っていて'88年にはVFRに乗る。
❼フレディは'86年デイトナで'83年から続いているデイトナ連勝を４に伸ばすはずだった。それは新型VFRのデビューウィンでもあった…けれど、体調不良などの理由で欠場。翌'87年は予選でポールポジションを獲得したものの、フィールドのヘアピン（ホースシュー）立ち上がりで他車が転倒し、それを避け切れずクラッシュ。骨折して決勝DNS。結局フレディのVFRによるレース参戦は幻に終わった。フレディの'87年型はTT-F1のRVFに等しいエンジン性能で、レイニー用より明らかに速かった。また、同型マシーンで徳野やガードナーが全日本へ参戦した。フロントフォークはφ43㎜で、エンジンは１㎜オーバーの71×48.6㎜、769.7cc。ホイールはHRC製のマグネシウムだ。
❽'87年のデイトナに優勝したレイニーは、ロブ・マジー（右。カワサキはレース休止中だった）とスパーキー・エドモンドソン（左）という２大チューナーに支えられていた。レイニーのVFRは排気系にスポンサーであるカーカーを使い、HRC製がRVFと同じ左出しに対して右出し。ただ、カーカーのパワーはわずかに少なかったようだ。
❾'86年左出しマフラーのレイニー。フロントゼッケンはまだ平板。
❿ショバートはRS750Dを駆ってホンダ・ダートトラックのエースとして大活躍し、ダートでは'85～87年のチャンピオン。GP500が目標の彼は早くからスーパーバイクに乗り、'88年にスーパーバイクチャンピオン。青／黄色のゼッケンは当時シリーズスポンサーだったキャメルのカラーで、ダートとロードの総合ポイント（指定レース）で決めたキャメルプロのチャピオンを示す（'88年もキャメルプロのチャンピオンとなる。ダートはスコット・パーカーが初タイトル）。マシーンの中身はほとんどRC30（当時RC30はAMAを走れなかった）だった。
⓫RC30はAMAに'90年から登場し、'91年デイトナではミゲールが優勝。復帰したフレディも最終戦マイアミの市街地コースでAMAでは'85年デイトナ以来の優勝。'92年テキサスでも勝って８耐にやって来た。このころのサポートはツーブラザーズで、メカはベラスコ。
⓬ミゲールの父はカワサキの名ライダーだったイボン・デュハメル。その血統から走りはワイルド。コーナー立ち上がりではRC45でフルカウンターを決めタイヤスモークを上げる。TT-F1のRVFで'80年代後半にヨーロッパの24時間耐久を走ったこともある。USヨシムラにいたり、カナダ人初のGP500ライダーとなったり、マジー・カワサキに乗ったりと移籍が忙しい。最近はAMAでスモーキン・ジョー（キャメルのキャラクター）カラーのアメホンのエースとして活躍し'95年チャンピオン。RC45はテクニカルスポンサーのヨシムラ２本出しエグゾーストシステム。基本仕様は全日本と同じだが、ミゲールは可変ファンネルの出力特性が好みでないらしく、外しているかもしれない。
⓭'85年RVFは片持ちプロアーム仕様を試験採用。ホイールは〝４輪用を流用〟といわれたスポークの多いコムスター。写真は世界耐久仕様で、この年は両持ちスイングアームも並行して使った。
⓮'83年TT-F1／耐久にデビューしたV4、RS850R。STDの70㎜ボアから５㎜オーバーとした。まだ1000cc規定だったけれど、翌年をにらんであえて850で臨んだ。市販レーサーも500万円で販売された。
⓯'84年型RS750R。この年からTT-F1は750cc規定となった。マフラーは２本出し。フレームはアルミ角断面のダブルクレードルだが、ツインチューブの前段階といえるステアリングヘッドからピボットまでの直線的な構成だ。ボールドウィン／マーケルが８耐で優勝した。
⓰'85年型からRVFはアルミツインチューブを採用。プロアームは耐久でのタイヤ交換の有利性を確認。もとはエルフで注目された機構だ。
⓱'85年８耐、ケニー／平のFZRを追うガードナーは徳野と交代せず、かすかな可能性にかけてスモークシールドのまま夕闇の中に飛び出していった。その気迫が通じたのか、平は６時58分エンジンブロー。奇跡の逆転でV4は８耐２連勝。マシーンは両持ちアーム仕様だった。

❶ 1985 RVF

1986 RVF ❷

❸ 1986 RVF

❹ 1990 RVF

❺ 1993 RVF

❻ 1989 RVF

❼ 1989 VFR750R／RC30

1995 RVF／RC45 ❽

1996 RVF／RC45 ❾

❿ 1996 RVF／RC45

❶'80年代の初め、徳野ブラザーズの政樹／博人といえばカワサキに乗り８耐で大暴れした豪傑ライダーとして有名だった。その徳野政樹はホンダに移籍し、V4開発に貢献。'85年８耐では台風で６時間に短縮された'82年の飯島茂雄／萩原紳治以来３人目の日本人優勝者となった。けれど徳野の心は複雑だった。自分が乗るはずだった最後の走行をガードナーが交代せずに走ったためである。カワサキ時代の徳野なら激怒しただろうが、このときはゲストライダーのガードナーを立ててグッとこらえていた。全日本ではTT-F1／F3でV4に乗った。

❷'86年、RVFはその後ずっとホンダの看板でもあるプロアームを全車に採用した。耐久ではタイヤ交換の時間短縮が目的で、このころからクイックリリース機構が本格化していく。排気系もサイレンサー１本出しの集合タイプで統一。フレームはアルミツインチューブ。'86年の８耐はサロン兄弟の弟ドミニクがガードナーと組んで優勝し、ホンダは３連覇(ガードナーは連勝)。ゼッケンには夜間で見やすいように発光するものを採用。ラジエターはラウンドタイプ。このラウンドラジエターの他にも、バックトルクリミッター、カムギアトレイン、水冷オイルクーラー、アルミツインチューブなどはホンダ独自の機構であると同時に、NR開発で得た技術と経験の産物なのだ。NRグループにいたエンジニアは、これ以前にデイトナ用NR750開発を密かに進めていたけれど、レギュレーション変更で出場の機会を逃した。このときのNR750は'87年ル・マン24時間に出場(無制限クラスがある)したマシーンよりはるかにパワーがあったらしい。だからデイトナの31度バンクを全開で疾走するNR750が本当に見たかった。

❸'86年日本グランプリ（世界GPではなく全日本最終戦）にやって来たマン島の王者ダンロップと、'86年型RVF。世界TT-F1やイギリス国内をロスマンズカラーで走った。ダンロップは今もマン島TTレースを走り続けている。

❹'90年型RVFと宮崎祥司。宮崎はもともとスズキの社員ライダーでヨシムラにも乗った。その後'87年からRVFに乗り、'88年は全日本チャンピオン。このころのRVFは車重が120kg台と異様に軽く、他が軽くても145kgぐらいあったから、別格の存在だった。コーナーからの脱出加速、切り返しは当然有利。これほど軽い750cc４ストロークマシーンは過去にも例がない。また'90年型は倒立フォークを採用。カウルサイドには無数のドリルホールがあり、切り返し時の空気抵抗低減を狙った（冷却効果もあった)。このころからRVFは、GPライダーがポンと乗っても違和感がないようにGPマシーンに近いハンドリングを備えつつあった。

❺'93年最後のTT-F1仕様RVF。この年いっぱいでTT-F1が廃止となり、全世界的に４ストロークレーシングの最高峰はスーパーバイクへ移行する。８耐には引退していたはずのローソンがホンダから出場。ペアは全日本500にプライベートでNSR500を走らせていた辻本。１時間目、ローソンがトップでピットインするはずだったけれど、逆バンクでオイルに乗ってまさかの転倒。その後、辻本の好走やローソンの痛みをこらえてのガンバリがあって２位。ローソンはこの年の春のデイトナでヤマハ(OW01で優勝)に乗ったのに、夏にはホンダという離れワザだった。RVFの集大成となったこのモデルは完全なラムエア加圧を採用。前年までの燃料ポンプはトラブルの原因となるため廃止。その代わりにタンクブリーザーに電気信号で開閉するバルブを設け、燃料の逆流による損失を防ぐとともに、ラム圧を利用してタンク内を加圧し、燃料落下を促進するなどガス欠対策に万全を期した。けれど、日本人チームのマシーンはこれが原因で遅れるという皮肉な結果となった。タイヤはフロントに16.5インチ、リアに17インチのビッグタイヤがトライされた。ミシュランの16.5インチ（13／60-420）は、GPでシュワンツのレイトブレーキング用に開発されたもの。リム幅は通常の3.50の他に、アーブ・カネモトがローソン／辻本用に3.375インチという特殊サイズを用意。リアのビッグタイヤは外周がSTDの17インチより約30㎜大きい19／67-17。ブレーキはカーボンディスクを使用した。燃費も軽く７km／ℓをマーク。総合性能は群を抜いていた。

❻'89年の24時間耐久仕様RVF。ビエラ（前）は近年の耐久王者だ。かつてRCBがそうだったように、V4も24時間で数々の勝利を収めた。

❼'88年から始まったワールドスーパーバイク。ここでもマーケルとV4＝RC30は２年連続チャンピオン獲得。けれど、この後ドゥカティが徐々にポテンシャルアップして(851／888／926／955／996)、ラッセル＋ZXRによる'93年以外は王座を独占する。RC30はパワー的にも不利となり、途中で左右２本出しマフラーなどもトライした。

❽それまでカワサキで活躍し、'93年８耐もラッセルと組んでカワサキに８耐初優勝をもたらしたスライトが、'94年はホンダに移籍。ちょうどRC30からRC45に交代した年だった。スライトは'94年（ポーレン)、'95年（岡田）と８耐に優勝。RC45はRC30から大きく発展し、PGM-FI（電子制御燃料噴射。TT-F1はすべてキャブ仕様）を装備。４輪F1で採用した可変ファンネルも持つハイテクマシーンとなった。

❾以前はV4で世界TT-F1を制し、ワールドスーパーバイクではドゥカティ916（955／996）で'94、95年チャピオンとなったフォガティは、'96年に古巣ホンダへ戻った。しかし思うようなレースができず、８耐でもトップを走りながら転倒。'97年は再びドゥカティに乗る。

❿青木兄弟の次男・拓磨は、全日本スーパーバイクのエースライダーとして'95、96年のタイトルを獲得。この間RC45も流行の16.5インチタイヤなどをテストしたが、結局前後17インチで落ち着くことになった。また、'96年５月からオイルクーラーは水冷式から空冷となり、'96年型はフロントフォークの改良や剛性バランスを見直して、アンダーブラケットが片側３本絞めから２本絞めに変更されている。

⓫750ccとともに'80年代のTT-F3クラス（400cc）を圧倒したRVF。山本陽一（写真）が'85、86年、田口益充が'87年にタイトルを獲得。TT-F3は'89年から規定が変わり、RVFを含む各ワークスマシーンは'88年限り（塩森がYZFに乗りチャンピオン）で姿を消した。

1986 RVF ⓫

青年たちを世界へ導いたV4のパワー

**聞き慣れたパラレルフォアの澄み切った音と違って、V4の排気音は低くこもって無愛想だった
高性能に聞こえない。でも速くて強かった。そして、開けっぷりのいいあの青年たちは
路面に黒々とブラックマークを残して、いつの間にか世界のスターになっていった**

本当に乱暴な言い方をすれば、ホンダの750cc V4マシーンは、デビューした'82年から、ずっと4ストロークレーシングのトップに君臨し続けている。こんな長寿なレーシングエンジンは、4輪F1のコスワースDFVぐらいかもしれない。まあ、V8のDFVは今年チャンピオンになったデイモン・ヒルのお父さんグラハムの時代の'67年がデビューだから、V4がその域に達するにはもう少し時間が必要かもしれないが。とはいえV4は、スーパーバイクでもTT-F1でも、いつの時代も圧倒的なパワーを誇った。最初は高性能らしからぬ例のブォーンという少し低くてこもったような排気音がとても奇妙で、当のライダーやエンジニアだって、
「あまり速そうじゃないのに、なんだかいつの間にかスピードはとんでもないんだよ」
「あれがいい音に聞こえるようになったのは、やっぱりずっと勝ってたから」などと言っている。

V4の先祖というか生みの親は、オーバルピストンのNR500だ。V4というエンジンレイアウトも基本構造もそうだし、材料から各補器類、フレーム、サスペンションなどの車体まわりまで、NRは大いなる財産を残した。ただ違ったのは、NRがいかにも高性能なエンジンが回っている（2万回転以上だ）という悲鳴のような排気音だったのに対して、丸ピストンのV4はとにかく音が低かったことかもしれない。NRの音は、'60年代のホンダGPマシーンたちの思い出と、悲壮な使命感に満ちていた。でも、丸ピストンV4は無愛想だった。

V4はアメリカのフォーミュラクラス（2サイクル：750cc、4サイクル：1000cc）でデビューした。アメリカ名はFWS1000（RS1000RW）。NRで採用したマクストンのような鉄フレームに、オーバルではなく丸ピストンの、500ccではなくその倍の1000ccが載っていた。そして、音は低かったけれど速かった。ケニー・ロバーツのデイトナ用スクエア4、ヤマハOW60(668cc）より、前からだとスリムに見えることにも驚いた。

デイトナ200で、FWSにはフレディ・スペンサーとマイク・ボールドウィンが乗った（余談だが、ロベルト・ピエトリのデイトナ200用マシーンは2本ショックのモリワキアルミフレームにパラ4＝RS1000の超スプリント用を載せていた）。また同じ年の鈴鹿には、RS1000RWにワイン・ガードナーが乗って現れた。

翌'83年、AMAスーパーバイクがそれまでの1025ccから1㎜オーバーのボアが可能な750ccに改定されると、VF750Fは他を完全に圧倒し始めた。なんたって唯一の水冷。この年こそマジーカワサキGPZに乗るウェイン・レイニーにタイトルを取られたものの、スピードで敵はなかった。ファクトリーとしての'83～85年まで、そしてこの間やこの後の純プライベーターや、ファクトリーマシーンを引き取ったライダーを加えると、VFに乗ったライダーは相当な数に及ぶ。

VFスーパーバイクに乗った主なライダーは、フレディ、ボールドウィン、ピエトリ、フレッド・マーケル、デビッド・アルダナ、ウェス・クーリー、ババ・ショバート、ダグ・チャンドラー、ロン・ハスラム、スティーブ・ワイズ、ルーベン・マックマーター…。あまり知られてないがジョン・コシンスキーもそうだ。

コシンスキーがスーパーバイクの上位に顔を出したのは'84年。このときもVF。'85年最終戦デイトナの3位もVFだった。翌'86年は、ご存じのとおりヤマハ入りして、スーパーバイクはFZに乗った（年齢制限があってデイトナは不出場。この直後に18歳になった）。CB同様VFもフレディの印象が強いけれど、本当の主役は、'84、85年チャンピオンのマーケルだった。

VFの次に登場したVFR750Fは、ウェイン・レイニーを本物に育てた。レイニーは'87年にAMAのタイトルを取ると、終生のライバル、スズキのケビン・シュワンツとともに'88年からグランプリへ旅立った。

VFRには、レイニー、マーケル（'86年チャンピオン）、ショバート（'88年チャンピオン）、チャンドラー、ジョン・アシュミードたち。アシュミードはプライベートながら'89年のデイトナ200で優勝して、みんなを驚かせた。フレディは'86年のデイトナにエントリーしたものの欠席。'87年はポールポジションだったが、予選で転倒に巻き込まれ決勝はDNSだった。

TT-F1では'88年から登場するRC30は、AMAではホモロゲの関係で'90年から走った（OW01も同様）。RC30には'90年デイトナ優勝のミゲール・デュハメル、フレディ（復活して2勝）、トム・キップ、マイク・スミスなど。珍しいところではクーリーがモリワキカラーで走ったこともあった。ただ、限定販売のRC30やOW01をホモロゲートしたことは、それまでの、みんなが乗っているバイクの代表というAMAスーパーバイクの基本姿勢を変えてしまったといえなくもない。

RC45の登場は'94年（今度はAMAも世界と同時だ）。ミゲール（'95年チャンピオン）やスティーブ・クリビエ、スポット参戦のダグ・ポーレンが乗った。残念なことにRC45はRC30より少数となって、'96年のデイトナではファクトリーの2台だけだった。

マニアにとって、V4といえばAMAスーパーバイクのVFやVFRかもしれないけれど、世界的にみればTT-F1のRVFだ。RVFほど強く、そして完成度が高く、しかも着実に進化した4ストロークレーシングマシーンは珍しい。全日本や世界のTT-F1、同じマシーンを使う耐久でRVFは、ほとんど毎年チャンピオンかビッグレースに優勝している。TT-F1が750cc（'90年までは1％オーバー可）となるのは、AMAから1年遅れての'84年。ホンダはこの変更を見越して、'83年には750ccのVFから5㎜ボア・アップのRS850Rで戦った。そして'84年は他メーカーが水冷化や新型マシーンの開発に手間取るのを尻目に、RS750Rに乗るジェラルド・コードレイ／パトリック・イゴアが世界耐久を制覇。8耐でもマーケル／ボールドウィンが優勝。'85年は車名がRVFとなってイゴアは連覇。8耐もガードナー／徳野政樹が奇跡の優勝（FZRのケニー／平はリタイア）。ガードナーはその後も、'86、91、92年と勝って8耐史上最多の4勝。もちろんすべてV4だった。

世界耐久では、FIMカップとなった'89、90年にアレックス・ビエラ、'95年にステファン・メルテンス／ジャン・ミッシェル・マテオリ（RC45）でチャンピオン。スプリントのTT-F1ではマン島の英雄、ジョイ・ダンロップが'83～86年（'82年はパラ4で）、カール・フォガティが'88、89年（この年で世界TT-F1は終わる）にチャンピオン。8耐は結局RSでの'84年、RVFでの'85、86、89、91、92年、スーパーバイクのRC45での'94、95年と8勝。RSと'85年型RVFがVF、'86～87年型RVFがVFR、'88～93年型がRC30をそれぞれベースとしているが、TT-F1はエンジン形式やエンジンの一部のキャスティング以外、ほとんど改造できるから、ベース車はあっても完全なレーシングマシーンと考えたほうがいい。

ところで、TT-F1のV4の中で最もとがったモデルは全日本の'88年チャンピオンとなった宮崎祥司の乗ったマシーンだった。チタンやマグネシウムをふんだんに使った超軽量マシーンは、車検オフィシャルも驚く120kg台！であり、もともと強力なエンジンもあって、最高速はもちろん、コーナーからの脱出加速は別世界。全日本では、その後'90年に岩橋健一郎、'91年に宮崎がチャンピオンを獲得するけれど、あの'88～89年あたりの異様に軽いマシーンとは違っていた。

RSやRVFには、ガードナー、イゴア、コードレイ、ドミニク・サロン、マイケル・ドゥーハン、ダリル・ビーティ、エディ・ローソン、フレディ、ニール・マッケンジー、マーケル、ボールドウィン、徳野、阿部孝夫、宮崎、三浦昇、岩橋、八代俊二、木下恵二、辻本聡、伊藤真一、武石伸也、大島正、前田淳、鶴田竜二、青木宣篤／拓磨、ダンロップ、フォガティ、スティーブ・ヒスロップ、ミゲール…と、ホンダ系のほとんどのライダーが乗った。専門職以外のライダーが多いのは、やっぱり8耐のおかげだろう。

また、'88年から始まったワールドスーパーバイクでは、マーケルが'88、89年とRC30でチャンピオン。マーケルは結局AMAで3回、世界で2回タイトルを取っているが、すべてV4に乗ってのものだった。

'94年からTT-F1に変わって4ストロークレーシングの最高峰がスーパーバイクになったのをきっかけに、V4もRC30からRC45に世代交代した。RC45では拓磨が全日本で'95、96年チャンピオンを獲得し、8耐でも'94年（ダグ・ポーレン／アーロン・スライト）、'95年（スライト／岡田忠之）を連続優勝。

去年あたりから、V4は1000ccのVツインに交代するのではという噂が絶えず、この秋にはVTR1000Fの発表もあって、来シーズンが最後という話すら出た。Vツインのような2気筒同爆のV4ビッグバーンエンジンの噂だってある。ホンダはグランプリで2ストロークのV4とV2を走らせているし、4ストも一時期はパラ4とV4の両方だったこともあるから100%否定はできないけれど、変な音と思っていたV4サウンドも、もしなくなるとなったらやはり寂しい。V4はドカのLツインと並んで個性的。スーパーバイクは、やっぱりいろんなカタチと音のバイクが、たくさん交じって走っててこそ面白いと思うのだ。　（石橋知也）

ホンダV4市販車 1982-1996

現在ではレーサーのイメージが強いホンダのV型4気筒ではあるが
15年の歴史を振り返ると、アメリカン、ツアラー、そしてレーサーレプリカと
さまざまなモデルがあり、そのどれもが今もなお強烈な個性を放っている

Text : Kazuo Ozeki

400ccから1100ccまで、ホンダV4モデルの歴史を展望する

■'77年12月9日。この日はホンダにおけるV4パワーユニットのプロローグといえよう。6気筒のCBX、ホンダ初のVツインであるGL500の発表の席で、突然当時の社長であった河島喜好が、'79年からの世界GPロードレースへの復帰を宣言。しかも、革命的メカニズムのマシーンを送り込むとつけ加えたからだ。

'68年以降、GPマシーンを持たなかったホンダには10年ものブランクがあった。すでに時代は2サイクル主体となり、500ccクラスにおいては130ps以上を必要としており、2サイクルの500cc4気筒といえども1万回転近くを常用、ホンダが同一出力以上の4サイクルで挑戦するためには、2万回転！も回る500ccユニットを造る必要があったのだ。ホンダには4輪のF1で、90度V12、78×52.2mm、2993.2ccユニットを手がけた実績があった。このボア×ストロークはVツインのGL500と同一。つまり、超高回転化を含む4輪の技術によるGPレース参戦へのヒントがGLに秘められていたのだ。GP復帰のために'78年にスタートしたのがニュー・レーシングことNRプロジェクトで、技術陣はFIMルールの〝500ccは4気筒まで〟について検討を重ね、新しいV4エンジンのレーサー造りを開始した。

V型90度のレイアウトによるメリットは、理論上は1次振動が発生せず、並列配置より〝高回転が可能〟となることだった。CBX1000の設計段階でもV型多気筒が企画されたことがあったのだが、開発に時間を要することから、実際には、レーサーはNR、量産車ではVFとしてV4が登場することになる。

また、当時の企画思想上の問題もあったはずだ。CB750フォアの登場後、他のメーカーから類似したパラレルフォアが出現、海外のジャーナリズムから、UJM＝ユニバーサル・ジャパニーズ・モーターサイクルと呼ばれ、〝日本車はどれを見てもスタイルやエンジンレイアウトが同じで区別がつかない〟と酷評された…。6気筒のCBXやV2エンジンの投入によって、ホンダが新しい日本車のイメージを造ろうとしたのも事実といえよう。'68年に登場した最初のCB750フォアのようなセンセーショナルなモデルが日本車に必要と考えていたのである。'80年代初頭の、V2／V4車群の大量投入は、それゆえだったとも考えられる。

だが、'79年から走り始めたV4レーサー、NR500の実戦におけるリザルトはリタイアばかりだった。しかし、'81年からは国内出走が開始され、4月の日本GP4位、6月の鈴鹿200kmで堂々の優勝を飾り、NRの目的の一端は達せられたのである。そして'81年10月、アメリカのバイクイベント、アスペンケードの会場にて、'82年モデルとして、RC07＝V45セイバー、RC09＝V45マグナを発表。ヨーロッパでは同車は、VF750SC、VF750Cカスタムの名でリリースされた。

748.1ccの水冷DOHC4バルブユニットは、70×48.6mm、ボア×ストローク比0.694という、GL500同様に0.7以下となる超ショートストロークを持つ。360度クランクで、その一体クランクの中央部に2つの前後気筒用カムスプロケットギアを持ち、シリンダーとアッパークランクケースが一体化された手法は、'74年型GL1000、'78年型GL500と同一手法で、ホンダのみが採用していた独特のメカニズムといえた。

78ps／9500rpmを発揮したセイバー／マグナだが国内仕様は'82年4月からの自主規制値に合致させた72ps。6段ミッションのトップがオーバードライブとして考えられており、両車とも後輪の駆動にシャフトを用い、ツーリングユースを主目的としたことは明らかだった。だがホンダ技術陣のV4に対する目的は他にもあった。〝NRに匹敵する市販型スーパースポーツ〟という夢からそれは生まれる。セイバーの上級モデルとしてVF750Fが'83年モデルとして登場。このモデルにはレーサーとしての素質が加えられていた。

RC30、RC45などのマシーンの基礎は、NRプロジェクトと'82年デイトナ出場のFWSですでに築かれていた。それではホンダV4のすべてを追うことにしよう。

●'82〜83年　セイバー、マグナから始まったV型4気筒時代の幕開け

①VF750S SABRE

②VF750C MAGNA

③VF750F

⑤VF400F

④VF750F V45 INTERCEPTOR

❶VF750S SABRE（RC07） 69万5000円 シャフトドライブ車ながら、6速にオーバードライブレシオを持つスポーツツーリング車として海外で注目されたホンダ初のVフォア。国内向けは'82年4月発売。70×48.6㎜、748.1ccから、72ps／9500rpm、6.1kg-m／7500rpmを発揮。輸出は78ps、6.8kg-m。'84年にはVF750F系カムの採用で、86ps、6.9kg-mとなる。輸出仕様はゼロヨン12.37秒、最高速205㎞／hを実測。
❷VF750C MAGNA（RC09） 67万円 セイバーのアメリカンモデル。エンジン、ミッション（①2.294 ②1.619 ③1.291 ④1.074 ⑤0.896 ⑥0.750）は同一だが、最終減速比はマグナのほうが高い。セイバーより5kg軽く、219kg。燃料タンクはメインとシート下の2カ所。
❸VF750F（RC15） 74万8000円 V4スーパースポーツとして、フロント16インチ、前後ディスクブレーキ、ゴールドコムスターホイールを装着して'82年12月に国内登場。耐久レーサーRS850Rのベース車といえる。クラッチへのバックトルクリミッターを装備に伴い、1次減速比は1.19→2.15となった。ミッションは、①2.733 ②1.895 ③1.500 ④1.240 ⑤1.037の5段で、FWSやRS用キットの装着も可能だった。キャブレターは新型のφ32㎜VD61を採用。72ps／9500rpm、6.1kg-m／7500rpm。車重は218kg。フレームはアルミ風の角パイプスチール。
❹VF750F V45 INTERCEPTOR（RC15） 3,498ドル サイドカバーのロゴ、シェルホワイト＋キャンディ系レッド（ブルー）の塗色、6本スポークのキャストがUS専用車の証。輸出向けはカムがS系の、IN：5-40、EX：40-5から、IN：8-40、EX：43-7となり、点火系も一新、90ps／10500rpm、7.4kg-m／7500rpmとなり、ゼロヨン11.42秒、最高速208㎞／hを実測。AMAスーパーバイクでの活躍が知られている。
❺VF400F（NC13） 52万8000円 '82年10月のパリショーで発表。国内では12月から販売。55×42㎜、399.1ccから、53ps／11500rpm、3.5kg-m／9500rpmを発揮、これに6段ミッションを組み合わせる。

■'80年代初期、ホンダV4エンジンの登場とともに、日本の各メーカーに〝水冷Vブーム〟がもたらされた。ヤマハのXZ550／400(V2)、XVZベンチャーやVマックス（V4）、スズキの800／1200ccマドラやカバルケイド（V4）、イントルーダー（V2）、カワサキのVNバルカン系（V2）である。だが、スーパースポーツ、そしてレース用としての〝V〟にはだれも手を出さなかった。

言い換えれば〝手を出せなかった〟ともいえるだろう。V4のレーサーともなれば、カムやヘッドへの手間がパラレルの2倍近くかかる。結果的に並列4気筒のほうがエグゾーストシステムやキャブレターなど、吸排気の面でもコストがかからないわけだ。だがホンダには、NRでの〝V4はメインテナンスが困難〟という噂を一気に消す必要があった。それゆえ、レース活動を〝CBよりもVF〟で進めることを発表した。

'82年のデイトナ200はF1レギューレーションで開催され、ホンダは新鋭車FWS(RS1000RW)を投入。78×53.6㎜、1024.5ccの排気量で150ps／11000rpm、10.6kg-m／9000rpmをマーク。レースではヤマハYZRのグレアム・クロスビーに1位を許したものの、2位フレディ・スペンサー、4位マイク・ボールドウィンと2台のFWSが上位をに入った（3位はRS1000）。この成功がVF750Fに発展したといえるかもしれない。

'83年2月よりV45インターセプターの市販が開始された。フレームはFWSの丸パイプから角パイプとなり、AMAスーパーバイクへの参戦を考えたφ39㎜アンチダイブ付きフロントフォークとアルミスイングアームを装備。F：16、R：18の〝コムキャストホイール〟。NR、FWS譲りのバックトルクリミッター、ツインラジエター装着など、VF750Fはそれまでのホンダ CB-Fと比較すると〝異次元〟のマシーンであるといえた。

3月にはデイトナ用ワークスマシーンが生み出された。ベースはHRC製耐久レーサーRS850Rで、75×48.6㎜、858.8ccから、135ps／11500rpmを発揮、市販価格は一応500万円に設定された。セイバー／マグナにはじまるホンダV4系は、カム駆動型式をギアトレインに変更できる工夫がされていた。インターセプターのレーサーも、もちろんカムギアトレインを採用。ピストンはアルミ鍛造、チタン製コンロッド／バルブを組み込み、ドライクラッチとバックトルクリミッターを装備していた。公称115〜120ps／12500rpmだが、AMA用は150ps／14000rpm／といわれている。

VF750Fと同時デビューしたVF400Fも、レーサーとしての素質を備えての登場といえた。日本におけるF-3用としてCBX400よりも高い潜在能力を持ち、〝スタンダードでOK〟というライダーもいたほどだ。また輸出用としては、350cc以下は輸入禁止だったイタリア、税制や保険面からフランスやドイツへも出荷された。CBX400と同じ、55×42㎜、399.1ccながら、性能は、53ps／11500rpm、3.5kg-m／9500rpmと上回った。国内仕様と輸出仕様（55ps、3.6kg-m）の差はわずかだった。カム駆動はシングルローラーチェーンだが、VT250F並みの14000rpmも可能であり、VF400Fの定地テストデータは、海外のテストでもCBX400よりも速く、ゼロヨン13.68（CBX：13.9）秒、180（CBX：176）㎞／hと、V4ならではの瞬発力を示したのであった。

アメリカンホンダによるカタログや広告には、V45インターセプターを駆るマイク・ボールドウィンが登場。HRCチューンのワークスV4は、カムギアトレインを採用して120ps以上をマークしていた。

●'83〜86年　リッタークラスへの進出と中間排気量車のラインアップ拡大

①VF1000R

②VF1000R

③VF1000R

④VF1000F

⑤VF1000F-II

⑥VF1000F INTERCEPTOR

⑦VF1100C MAGNA

⑧V65 SABRE

■ホンダのV4に対する執念はすさまじいものであった。これは、VF400Fと750Fの同時発売、さらにUS専用車のVF1100Cのデビューに象徴されている。V65マグナの名称を持つこの車両は、国産車として初めて〝ドラッグスター〟を意識したモデルだ。'82年10月にはオレンジカウンティのコース上でゼロヨン10.92秒をマーク、しかも12月の市販開始後には専門誌のテストで10.84秒！を実測し、だれもがあ然とした。1100ccとするために全面新設計とされた、79.5×55.3mm、1098ccは、750と同じハイボチェーンによるカム駆動を採用、120ps／8500rpm、9.2kg-m／7500rpmは、CB1100Fより10psも上！。バックトルクリミッターを装備し、〝最速の1100cc〟としての存在感は大きかった。

レース活動も完全にV4中心となり、当然全世界のホンダディーラーから、プロダクションモデルにもステイタス性を持つマシーンを要求されることになる。

'83年10月、VF1000F（SC15）と1000R（SC16）、そして500F（PC12）をヨーロッパで発表、1000系は同時発売され、500Fは400Fのレベルアップ車である。しかしメカニズム的には、1000系、500Fとも、エンジン部分に関しては専用設計である。カム駆動は1000Fがシングルローラーチェーン、500Fがダブルローラーチェーン駆動、1000Rはギアトレインを採用していた。750系のサイレント式ハイボチェーンに対して、より高回転化を可能とするためである。

500Fは、60×44mmのVT250FをV4化したといえる。498ccにて、70ps／11500rpm、4.4kg-m／10500rpmを発揮。エンジン外寸や59kgの重量は400Fと同じだ。

1000系はミッションに750Fを流用する以外は別物ボアはφ77mm（750：φ70mm）と1100Cより2.5mm小さいが、バルブ径は750の、IN：26mm、EX：23mmを、IN：30mm、EX：26mmと大径化、ちなみにV45系レーサーはこの中間の、IN：28、EX：25mm。クランクもピン径をφ20mm（750：φ18mm）とした別設計。シリンダーライナーも750のドライからウェットに変更。また、1次減速は1000系専用の1.971（750より9％高い）、2次はリアスプロケットを750Fより1歯減らした（44T→43）2.529として、合計1割ほどハイギアードとなるレシオ。また1000Fのカムは、IN：10-40、EX：40-10。Rは、INはFと共通、EXを45-10としている。キャブの口径は両車とも36mmで、F＝VD82、R＝VD83。いずれもVF1100Cマグナ用の改良型である。

❶VF1000R（SC16） 18,198マルク 15,490,000リラ '83年のパリショーに登場したVF1000Fのレーシーバージョン。77×53.6㎜、998.4ccの排気量は1000Fと同様だが、カムギアトレインの採用、圧縮比を10.5：1から11：1へ上げ、122ps／10000rpm、9.4kg-m／8000rpmを発揮。キャブはφ36㎜のVD83。ミッションは750Fと共通だが、1次減速比1.971、2次2.529をはじめ、車体主要部品は1000Fと同じ数値。ゼロヨン10.9秒、最高速248km／hを実測、CB1100Rより確実に速いマシーンだったが価格も20%ほど跳ね上がっていた。
❷VF1000R（SC16） 4,148ドル 18,500マルク 16,490,000リラ '85年ドイツ向けカラー。アメリカでは欧州向け'84年型カラー車が'85〜86年に販売された。'84年のドイツ仕様は1眼ランプだが、'85年には1レンズ2眼（H4×2）となるものの、諸元に変更はない。
❸VF1000R（SC16） 6,198ドル 17,454,000リラ '86年には限定のロスマンズカラーが追加された。ライバルは130psが当たり前となり、ホンダの旗艦は翌年CBR1000Fになるが販売は'87年まで続いた。
❹VF1000F（SC15） 12,918マルク 11,134,000リラ '83年のミラノショーに登場した750ccのスケールアップ版。カム駆動はローラーチェーン、シリンダーヘッドやシリンダーも大型化されている。ボア×ストロークはRと同じだが、116ps／10000rpm、8.9kg-m／7000rpm。エンジン単体重量は750の85.5kgから92.5kgとなり、クランクマスを大型化、強化オイルポンプの採用で17%オイル圧送量をアップ、オイル容量も3→3.5ℓに増量された。車体では、キャスター角を28.5→28度、フロントフォークをφ39→41㎜、リアタイヤを130／80V18→140／80V17としている。ゼロヨン10.99秒、最高速239km／hを実測するも、日本ではあまり知られなかったモデルといえるだろう。
❺VF1000F-II（SC19） 14,000マルク 12,304,000リラ '84年のケルンショーに登場したF-IIは翌年5月に市販された。フロントタイヤ：120／80V16→100／90V18（リアは変更なし）、ホイールベース：1505→1550㎜、キャスター：28→29度と、ツーリングスポーツの味つけを明確化。100〜102ps／9500rpmと、フルパワーの116psなどがあった。欧州専用モデルでカウルサイドにボルドールのロゴ入り。ノンカウルのニューVF1000Fも'85年モデルとして販売された。
❻VF1000F INTERCEPTOR（SC15） 4,999ドル US向けのVF1000Fで、'84年のみ発売。キャストホイール以外は欧州仕様と同じ。
❼VF1100C MAGNA（SC12） 3,898ドル '83年12月にUS向けが登場、後に欧州でも発売されたアメリカン。角形ヘッドランプが特徴。広告ではゼロヨン10.92秒の最速1100ccをアピール。79.5×55.3㎜、1098ccにて、120ps／9500rpm、9.2kg-m／7500rpmを発揮。
❽V65 SABRE（SC17） 4,548ドル '84〜85年のUS仕様車。マグナ1100のエンジンをセイバー系フレームに搭載。ゼロヨン11.20秒。

⑨VF500F

⑩VF400F INTEGRA

⑪VF700C MAGNA

●'86〜90年 カムギアトレインを採用したVFR。レーサーレプリカ全盛期

①VFR750F（RC24）

②V45 MAGNA

FとRの実際の性能の差は少なく、両車ともFJ1200、GPZ1100と同等の実力を持つが、さすがに、GSX-R1100、FZR1000には負けてしまう。ある意味では、V4の圧倒的ハイパワーぶりを発揮するのはスーパースポーツではなくV65マグナやセイバーたちだった。US仕様のゼロヨン加速は、F：11.39秒、R：11.30〜66秒に対して、V65マグナ：10.84〜11.89秒、V65セイバー（V65マグナをプロリンク方式に変更してセイバースタイルにしたモデル）は11.20秒をマークした。

US向けには1000Fがインターセプターの名称で'84年のみリリースされ、'85年にはVF1000Rにバトンタッチした。また'84年の日米貿易摩擦により、700cc以上の車両には高い輸入関税率がかけられたため、V65系はホンダ・オハイオ工場でアッセンブル生産された、メイド・イン・ザ・USAとなったのである。

V45系の750ccモデルは日本からの輸出モデルのため、'84〜87年にかけては700ccとなる。VF700Cマグナは、'87年になると4本出しのV45マグナ（RC28）へ進化するが、当初は日本のみ750ccで、US向けはオハイオ工場生産の700cc、加えていうなら'87年に登場したVFR700Fにもオハイオ製が含まれていた。

VF400／500F系にはフルカウルを装備するインテグラ（海外ではFII）が加わる。一方、750Fは新型エンジンを搭載するVFR750Fが'85年10月に発表された。

VFRは1000Rで採用された〝カムギアトレイン〟をついに装備、F1レーシングキットも揃えられてのデビューとなった。ライバルは5バルブのFZ750、GSX-R750といったニューメカニズムマシーンたちであった。

❾VF500F（PC12） 2,948ドル 8,693マルク 7,728,000リラ '83年パリショーに登場。60×44㎜、497.6cc、70ps／11500rpm、4.5kg-m／10500rpm、ゼロヨン12.67秒、最高速205km／hを実測。
❿VF400F INTEGRA（NC13） 58万8000円 '83年12月に国内に登場したフルカウル仕様。前輪がダブルディスク化され、国内F3レーサーのRVFのベース車としてふさわしくなった。車重177kg。
⓫VF700C MAGNA（RC21） 3,448ドル '84〜86年まで販売されたUSモデル。70×45.4㎜、698.9ccは、米国での700cc以上の重関税を逃れるため750ccをストロークダウン。写真は'85年型。
❶VFR750F（RC24） 5,198ドル 11,457,000リラ 84万9000円 '85年のパリショーにて発表された。カムギアトレインを採用したエンジンは85.5→77.3kgと大減量に成功。'86年3月に登場した国内向けは、77ps／9500rpm、6.5kg-m／7500rpm。輸出仕様は、105ps／10500rpm、7.8kg-m／8500rpm。US向けはVFR700Fも販売された。ミッションは6段となり、クランクケースも一新、オイル容量は4ℓへと増量、オイル圧送量も12%アップの54ℓ／分と、1000Fの56.3ℓ／分に匹敵する充実ぶりで、レースに対応した。
❷V45 MAGNA（RC28） 4,498ドル 74万9000円 1660㎜のロングホイールベースを持つUS向けのマグナは'87年4月から予約限定販売された。77ps／9000rpm、6.6kg-m／7000rpm。アメリカでは当初700ccが販売されたが、'88年からは750cc車が登場した。

①VFR400R(NC21)

②VFR400Z

③VFR400R(NC24)

⑤VFR750R

④VFR400R(NC30)

⑥VFR750F(RC36)

❶VFR400R(NC21) 65万9000円 ワークスRVFのレプリカとして'86年3月発売。VFR系は750ccを含め、振動の多い(僅差だが)180度クランクになる。VFと同一ボア×ストロークだが、カムギアトレインの採用などで、59ps/12500rpm、3.7kg-m/11000rpm。6段ミッションは①3.307 ②2.352 ③1.850 ④1.545 ⑤1.333 ⑥1.192と、VFとはまったくの別物。ULFフレームや16/18インチホイールは750cc系に似たデザイン。エグゾーストシステムは4into1。
❷VFR400Z(NC21) 62万9000円 カウル付きとノンカウルを揃えるのが'80年代の特徴。Zは独特の2眼ヘッドランプでRと同時代のデビュー。車重はRより軽い178kgで、価格は3万円安かった。
❸VFR400R(NC24) 67万9000円 プロアームを量産車で初採用した400Rは'87年2月に登場。59ps/12500rpm、4kg-m/10000rpm。圧縮比は11.3:1、キャブはφ30→32mm、ストレートポートやバルブの改良などで210km/hを軽くオーバー。1カ月遅れでZにも新型エンジンが搭載され、R、Zともに、FORCE V4の文字が入るが、ZはNC21のまま。'87年にはロスマンズカラー(68万9000円)も加わる。
❹VFR400R(NC30) 71万9000円 '88年12月登場で、新型シリンダーヘッド、ダイレクトロッカーアーム、360度クランク、5角断面ツインチューブフレームなど、大幅な変更を実施。写真は'91年型。
❺VFR750R(RC30) 25,000マルク 14,998ドル 148万円 チタンコンロッドなどのRVF750と同じクォリティを持ち、国内では1000台限定で抽選発売された。国内向けは、77ps/9500rpm、7.1kg-m/7000rpm、180km/hリミッター付きだが、φ130mmの大径ヘッドランプを装備する輸出仕様は、112ps/110000rpm、7.4kg-m/10500rpm。ヨーロッパ向けは1450台。後にUS仕様も出荷された。
❻VFR750F(RC36) 89万円 '89年のパリショーで発表、'90年3月に国内販売されたRC30イメージのスポーツツアラーだ。国内向けはRC35Eで、圧縮比10.5:1、77ps/9500rpm、6.6kg-m/8000rpm。輸出仕様は、圧縮比11:1、100ps/10000rpm、7.4kg-m/8000rpmのRC36Eを搭載して216km/h以上を実測。前後17インチ。

●'90〜96年 ついに市販された楕円ピストンのNR。'90年代V4の新たなる世界

①ST1100

②ST1100 CBS-ABS with TCS

❶ST1100(SC26) 20,910マルク 8,998ドル パン・ヨーロピアンの名称で、'89年9月のケルンショーで発表。開発はドイツホンダR&D。100ps/7500rpm、11.3kg-m/6000rpm(圧縮比10:1)を発揮する、73×64.8mm、1084.9ccのV4縦置きユニットは、ミッションをクランクの下に置くユニーク設計。シート下に容量29ℓの燃料タンクを持つ。シャフトドライブと重装備のためか車重は287kg。
❷ST1100 CBS-ABS with TCS 22,435マルク 12,499ドル '92年ヨーロッパで発表されたABS-TCSをリファインして、CBS-ABS with TCS(トラクションコントロールシステム)を'96年に装備。ドイツ仕様の98ps以外は100ps。ミッションは、①2.267 ②1.500 ③1.143 ④0.917 ⑤0.759。ゼロヨン12.6秒、最高速206km/hを実測。海外ではBMW K1100LTのライバルであり、アメリカでもレギュラーモデルとなる。価格はGL1500より高く、信頼性のあるV4車だ。

■VFからVFRへ、400ccも'86年モデルで、クランクを360度から180度へ変更、カムギアトレインとストレートポートの採用など大きな変更を受けた。アルミツインチューブのULFフレームの採用も、ホンダのワークスRVFレーサーからのフィードバックだった。'80年代後半になると、ホンダのマシーン造りも再びパラレルフォアを見直しつつあり、カムギアトレインのCBR250が出現、同時にホンダV4のメカニズムにも最新テクノロジーを盛り込む必要があったのだ。

'86年3月登場のVFR400は、カウル付きRと、ノンカウルZの2機種。Zは角眼が好評だったCBR400Fに対して、デュアルの丸眼を採用した異様なマシーンとして知られた。一方のRは、'86年鈴鹿4耐における完走50台中で、VFR/VF:15台、FZR/FZ:18台で、1位GSX-R、2位CBR、3位FZR、そしてVFRは4位がやっとという結果で、8耐で優勝を飾ったRVF750に対して非力さが極立つことになった。そこで、1年後に投入されたのがプロアームを装備するVFR400Rだ。ワークスRVF750そのものともいえるU断面スポークホイールをVF系で初採用しての登場であった。

しかしホンダは、'88年からのF-3をCBRベースのRCB主体とした。これでVFRは消滅するかに思えたが、'88年12月にNC30としてメカニズムを一新、RC30の400版として再び人気を得た。'94年1月にはついにワークスと同名のRVF(NC35)が登場。自主規制で馬力は下がったが扱いやすさを向上させ、400ccレプリカでは依然としてトップの人気を保っている。

①NR750

②MAGNA

③MAGNA RS

④VFR750F(RC36)

⑤RVF/RC45

⑥RVF

❶NR750(RC40)　60,000ドル　100,000マルク　520万円　'89年の東京モーターショーに登場した試作車を経て、'91年の輸出開始で100台、'92年5月に国内向け100台が世に出た。楕円ピストンによるGPレーサーNR500、'87年の750ccレーサーを経過してのデビューだった。75.3相当×42mm、748.2cc(圧縮比11.7：1)、32バルブV4はPGM-F-1フューエルインジェクションを採用。国内は77ps／11500rpm、5.4kg-m／9000rpm。輸出仕様は125ps／14000rpmをマーク。
❷MAGNA(RC43)　6,799ドル　16,555マルク　83万9000円　'93年4月に輸出、7月に国内販売を開始したマグナ。国内向けはRC35E型の75ps／9000rpm、6.6kg-m／7000rpm、輸出仕様はRC43E型の88ps／9000rpm、7.2kg-m／7500rpmを搭載。ホイールベースは1660mmと長い。ホイールなどのパーツは250マグナへも流用された。
❸MAGNA RS(RC43)　7,399ドル　85万9000円　'94年8月に登場したビキニカウル装着車。US向けはデラックスの名を持つアメリカンスポーツクルーザー。左右スラッシュカットの4本マフラーが特徴。
❹VFR750F(RC36)　8,199ドル　19,195マルク　'89年デビューのVFR750Fをベースに、スタイリングをNRに近づけたニューバージョン。軽量化に工夫が凝らされて車重は216→209kgと7kg軽量化。また仕向け地によっては装着されなかったシートカウルやセンタースタンドが標準装備された。エンジンは旧RC36と同じ100ps。輸出専用車。
❺RVF／RC45　27,000ドル　44,480マルク　200万円　'94年1月に国内でリリースされ、'94、95年と鈴鹿8耐を制す。72×46mm、749.2ccのショートストロークV4は、国内向けは、77ps／11500rpm、5.7kg-m／7000rpmだが、輸出仕様は、120ps／12000rpm、7.7kg-m／10000rpmから、ゼロヨン11.71秒をマーク。前後タイヤは、F：130／70ZR16、R：190／50ZR17。レースキットで148ps／も可能。
❻RVF(NC35)　78万円　RC45と同時デビューしたNC35は、自主規制により、53ps／12500rpm、3.7kg-m／10000rpmと、VFRより6psのアンダーパワーとなったが、エンジン、シャシーともに全面改良を受けている。同時にホイールベースは10mm短い1335mmとなった。

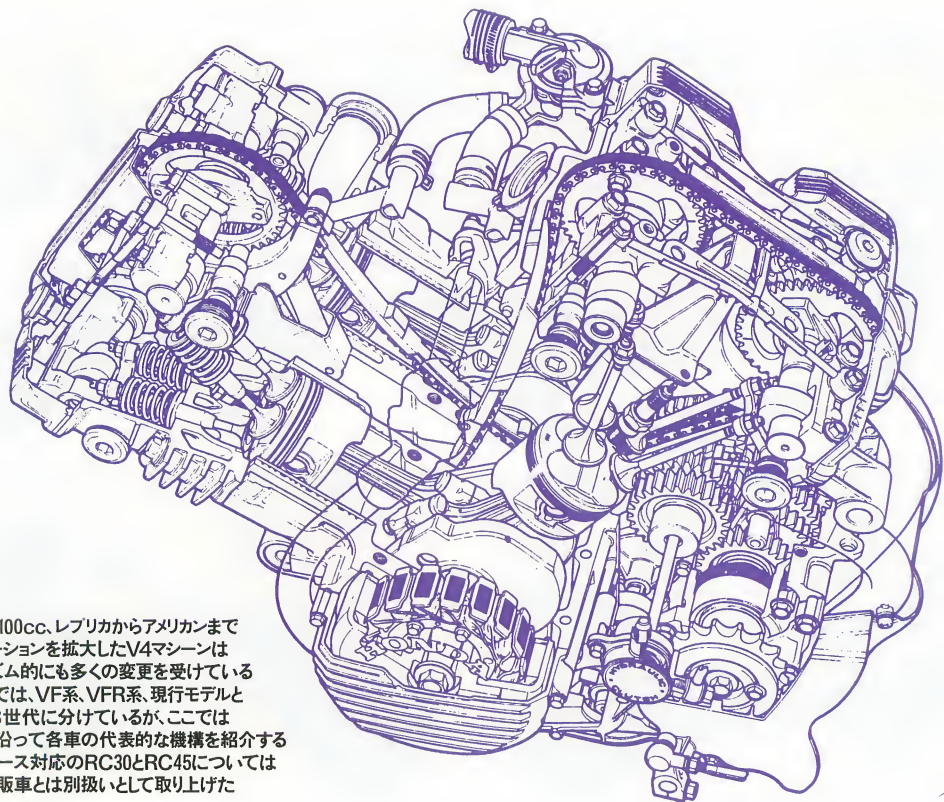
■ワイン・ガードナーとドミニク・サロンの活躍で、'86年の鈴鹿8耐を制したRVF750の忠実なるレプリカがVFR750RことRC30といえよう。新型360度クランクに加えてカムギアトレイン系もカムギアを小径化、バルブ作動方式はRC24系のロッカー式からダイレクト作動となり、バルブ径は、IN：27→28mm、EX：23→24.5mmと大径化。ステム径も5.5→4.5mmに小径化するなど、シリンダーヘッドはまさに別物。RC15系のバルブアングルは38度、RC24系で39度となったが、RC30ではさらにコンパクトにするため32度とバルブを立てた。

RVF同様のチタンコンロッド、3枚がカセット式となったカムギア、2本ピストンリングなどに加えて、ミッションも、①2.400　②1.941　③1.631　④1.434　⑤1.291　⑥1.192のクロスレシオとなり、RC24／36系の、①2.846　②2.062　③1.631　④1.333　⑤1.154　⑥1.036と比較すると、各ギア間のギャップが大幅に詰められ、走りをより鋭くしていた。

RC30登場の2年後に投入されたVFR750F(RC36)は、RC30をベースとしたスポーツツーリングモデルの意欲作。360度クランク、32度のバルブアングル、IN：27mm、EX：24mmのバルブはダイレクト作動。キャブもRC24のVD34からVD36(RC30はϕ35mm)となった。リアにはプロアームを採用。キャスターの26度はさすがにRC30並みの24.5度とはいかなかったが、ホイールのリム幅はRC30と同じで(ただしRC30はリア18インチだがRC36は前後17)タイヤ幅も同じ。'94年デビューの現行車も海外ではNRレプリカとして人気を得ている。

そしてV4の極限へ挑戦したNR750は、いまさら説明することがないほどに有名な存在であり、1気筒8バルブのアングルは29度と立てられたものである。だが、なんとRVF／RC45に至っては26度と狭角化が進み、NRに近づけようとするホンダの技術陣の意欲がしのばれる。しかも公害対策のため、コンピュータによるインジェクションで、仕向け地別の出力コントロールを施すなど、時代に対応させたのは見事である。

また'90年代を前に、新しいV4として登場したのがST1100であった。ヨーロピアン・ツアラーとして、徹底的にBMW K1100LTのエンジン性能とトルク曲線を研究。BMWのインラインに対して、V4のレイアウトにもかかわらず、実によく似たフィーリングの性能を得ることで、今やアメリカでも人気を得ている。他のV4モデルでは、'93年にアメリカンのマグナ(RC43)が登場している。'82年のRC09初代マグナ以来、実に18年も続く伝統のマシーンであることに驚かされる。

ホンダのV4に対する取り組み方が、依然として〝V4はレーサーからアメリカンまでをオールマイティにこなせるエンジンである〟ということを、現在も私たちにアピールしているように感じられる。　(小関和夫)

400～1100cc、レプリカからアメリカンまで
バリエーションを拡大したV4マシーンは
メカニズム的にも多くの変更を受けている
ホンダでは、VF系、VFR系、現行モデルと
V4を3世代に分けているが、ここでは
それに沿って各車の代表的な機構を紹介する
また、レース対応のRC30とRC45については
他の市販車とは別扱いとして取り上げた

Text : Nobuya Yoshimura

V4マシーンのメカニズム変遷を追う

V4、つまりV型4気筒エンジンは、現代のオートバイ用エンジンの中で最も進んだ形態のひとつだということができる。現代のV4は、すでに完成の域に達していた並列4気筒エンジンの後に登場してきた。このため、並列4気筒で培われた基礎技術を継承しつつ、並列4気筒には真似のできない、V型4気筒ならではの特徴を生かしたエンジンとなっている。

良い悪いではなく、並列4気筒というレイアウトそのものによるさまざまな制約を取り払い、現代のオートバイ用エンジンに望まれる要素を満たすためのひとつの回答がV型4気筒というレイアウトだったのだ。

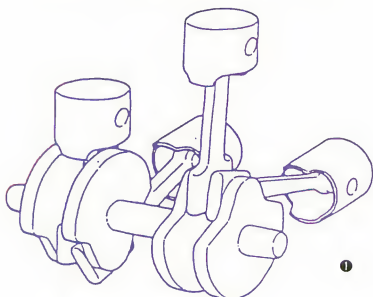
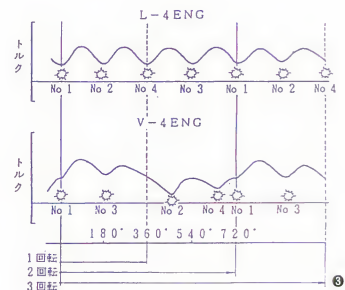
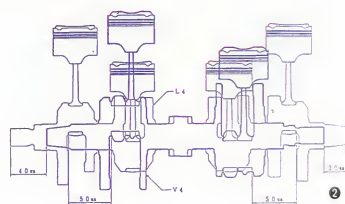
❶

つまり〝高性能なエンジン〟ではなく〝高性能なオートバイのためのパワーユニット〟を狙って開発されたのが、このV型4気筒だったのである。

ホンダにおけるオートバイ用V4エンジンのルーツはNR500にさかのぼる。〝世界グランプリで2サイクルのマシーンに勝つ〟ために造られたNRのエンジンは、それに必要な高回転・高出力が得られるV型8気筒エンジンを、レギュレーションに従って4つのシリンダーを用いて造ったとも表現できるものだった。NRがV型エンジンになった最大の理由は、エンジンの幅をオートバイに積める常識的な範囲に収めるためだが、それとともに市販車では、振動の低減とトルク感に満ちたフィーリングが得られるという好ましい特徴を持つ。

〝V4エンジンの市販車〟計画は、実はNRがデビューする前にスタートしていた。もちろん他の形式もテストされていたが、NRの開発で得た技術によってV4エンジンの開発には道が拓かれていた。社内的にも、そろそろ他にはないホンダらしさを感じさせるエンジンを造りたいという気運が高まっていた。CB750で始まった並列4気筒の波が、世界の高性能オートバイを、わずかな例外を除いてすべて並列4気筒にしてしまったため、同じエンジン形式ではアイデンティティを打ち出しにくいからだ。社内的にはV4技術の蓄積、対外的にはV4エンジンに対する興味の高まりを生んだNR500の開発と登場は、まさにタイムリーだったといえる。

❷

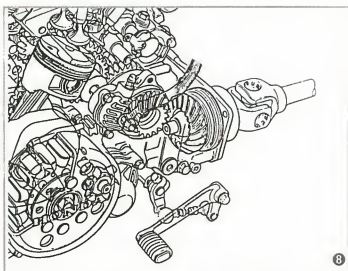
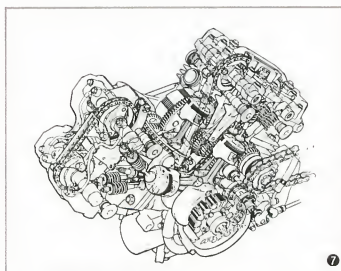
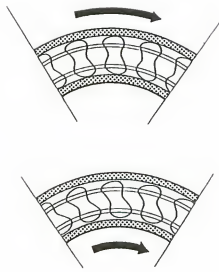
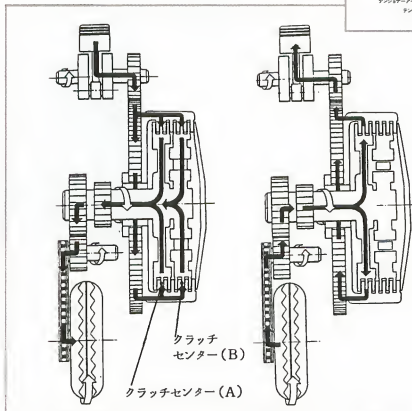
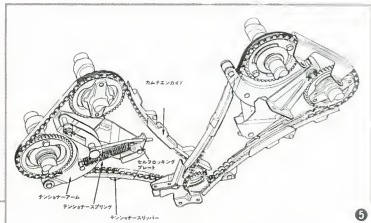
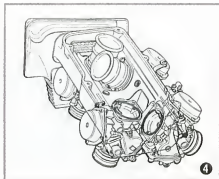
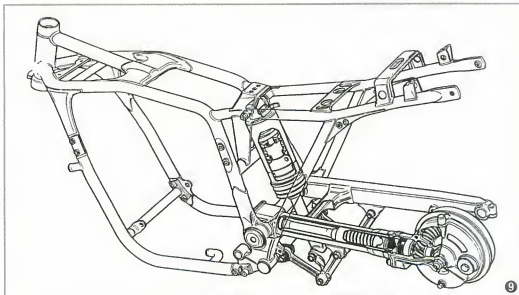
❸

●チェーン式カム駆動のVFはバックトルクリミッターやスラントキャブレターを初採用

V4エンジンを積んだ量産車のプロジェクトは、こうして'81年にスタートした。排気量は750ccが選ばれた。エンジンの技術的リーダーはNRだが、開発スピードを上げるため、もっと直接的に市販車と関連するレース用マシーンも造られた。フレディ・スペンサーとマイク・ボールドウィンのライディングで'82年のデイトナに登場したRS1000RWがそれだ。

NRとは違い、ごく普通の鋼管ダブルクレードルフレームに市販ベースのエンジンを積んだRS1000RWは、タイヤのトラブルによって惜しくも優勝は逃したが、2ストロークのGPマシーンに交じって予選2/3番手、決勝では2/4位という成績を収め、V4エンジンのポテンシャルの高さを実証したのである。

そのデイトナの直後に発売されたのがVF750セイバー/マグナだった。ダブルクレードルフレーム、18インチフロントホイール、アップハンドル、シャフトドライブというおとなしい車体構成ながら、当時、市販車に採用できる先進技術をすべて盛り込んでおり、可能性に満ちたV4時代の到来を告げるにふさわしいマシーンだった。実際、セイバー/マグナで初めて市販車に採用され、その後、V4に限らずホンダのマシーンに継続して採用されている技術は多い。

その、オートバイとして過激ではないが先進のメカニズムをまとってデビューしたセイバー/マグナの存在感と乗車フィーリングは、まさにV4ならではのものであった。回転を上げても増加しない振動、独特の排気音、そして何より並列4気筒とはまったく異質のパワーフィーリングは、徐々に、だが確実に、大排気量スポーツバイクの新しい世界を切り拓いていった。

そして約1年後、セイバー/マグナとは一線を画すニューモデルとして発売されたのがVF750Fだった。デイトナでRS1000RWを走らせたエンジニアたちが本社に戻ってきて造ったというVF750Fは、V4エンジンの特徴を余すところなく発揮したスーパースポーツだった。ここからV4の快進撃がスタートする。

❶重さにして、それぞれがわずか百数十gのピストンとコンロッドではあるが、それが毎分1万回程度往復すると、往復運動の方向に何トンもの荷重が発生する。この荷重は、クランクシャフトにカウンターウェイトを取り付けることによって、ピストン+コンロッドとカウンターウェイトが一直線上に並んだ状態ではバランスさせることができる。しかし、クランクシャフトが90度回転した位置では、ピストン+コンロッドが発生する荷重は少ないにもかかわらず、今度はクランクウェブが、ピストン+コンロッドの往復運動に対して直角の方向に、何トンもの荷重を発生することになる。ところが、最初のピストン+コンロッドと直角の方向に、もう1組のピストン+コンロッドを追加すると、カウンターウェイトが発生する荷重を、追加したほうのピストン+コンロッドが発生する逆方向の荷重によってバランスさせることができる。つまり、V型エンジンでは、ふたつの気筒を90度位相に配置することによって、一次振動をゼロにすることができるのである。
❷シリンダーが干渉しにくいV型エンジンは、2本のコンロッド大端部を重ねてひとつのジャーナルにマウントできるため、1対のクランクウェブを共有することができる。このため、V4の2気筒分のクランクウェブの幅は、並列4気筒の1気筒分のクランクウェブの幅+1本のコンロッドの幅にしかならない。さらに、クランクを支持するジャーナルの数を並列4気筒の6カ所に対して4カ所に減らすことができる。このクランクシャフトの短さのおかげで、V4は並列4気筒と比べて圧倒的に狭いエンジン幅を実現するばかりでなく、クランクシャフトの短さと軽さのおかげで、ジャイロ効果を小さくできるほか、ねじれによる問題も生じにくい利点がある。
❸並列4気筒(上)とV4(下)の爆発間隔(星印)およびトルク変動(曲線)の比較。1番と4番、2番と3番を同位相とし、1/4番と2/3番を逆位相(180度位相)とする並列4気筒エンジンが等間隔爆発であるのに対し、V4は、ふたつのコンロッドジャーナルを同位相(360度クランク)にしても逆位相(180度クランク)にしても、等間隔爆発にはならない。このため、各気筒が発生するトルクが重なり、エンジン全体が発生するトルクは、並列4気筒よりもピークが高く、谷が深くなり、クランクシャフト1回転中の変動が大きくなる。このトルク変動の大きさが、数値には表れないV4ならではのトルクフルなフィーリングを生みだすことになる。
❹V4エンジンを実用化するためには、Vバンク間に収まる4連キャブレターが欠かせない。これを実現するために、NRで開発・採用されたダウンドラフト(縦方向吸入)タイプのキャブレターがケイヒンによって造られた。4つのキャブレターの吸入口を近づけて配置できるため、市販車特有の装備であるエアクリーナーの取り付けにも有利だった。
❺セイバー/マグナに採用された内蔵式のオートカムチェーンテンショナー。通常はただの空間にすぎないカムチェーントンネル内にテンショナーを配置することで、シリンダーまわりの小型化を実現。VF系のバルブ駆動はすべてカムチェーンによる。
❻市販車ではVF750Fから採用されたバックトルクリミッター。クラッチセンターの内側に配置されたワンウェイクラッチの働きで、高回転からの減速で発生する4サイクルエンジンの強烈なエンジンブレーキを緩和。これもNRで開発された技術で、丸ピストンのRS1000RWからずっと採用されていた。
❼VF750Fと同時期に発売されたVF400Fのエンジン。400cc初のV4モデルとしてクラストップの53psを発揮し、センセーショナルなデビューを飾った。
❽セイバー/マグナに採用されたシャフトドライブ機構。GL1000/GL500/GL400に先例があり、ツアラー的イメージと耐久性を求めたためと思われる。
❾セイバーのフレーム。一般的なダブルクレードルフレームにプロリンクサスの組み合わせが、今となっては珍しい。フレーム自体は、コンピュータ解析の導入により、必要な強度と剛性を持ちながらも、CB750Fと比べると16%も軽量に仕上がっている。
❿ホンダ初のV4車の1台、VF750セイバーの外観。おとなしいデザインの中に先進の技術を満載。

●カムギアトレインを装備し180度クランクとした第2世代のVFRシリーズ

先進の技術を満載しながらも、初のV4市販車ということもあり、かなり控えめな性格を与えられていたセイバー／マグナから一転して、'83年にデビューしたVF750Fは、正真正銘のスーパースポーツだった。市販V4エンジンは、まさにこの車両のために開発されたのではないかと思われるほど、V4の特徴を生かし、その魅力を感じさせてくれるマシーンである。

VF750Fはまた、各地のレースでも大活躍した。フレームの改造が禁止されているクラスでは市販車と変わらぬ外観のVF750Rが走っていたし、フレームの改造が許される（まったくの別フレームもOK）TT-F1クラスでは、VF750FのエンジンをベースにしたRS850R（'84年に排気量の上限が750ccになってからはRS750R）といったワークスマシーンが造られた。

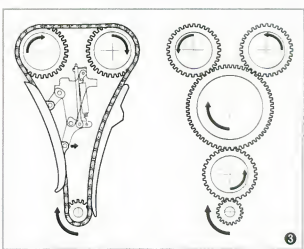
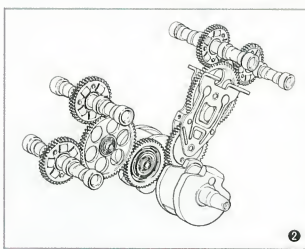
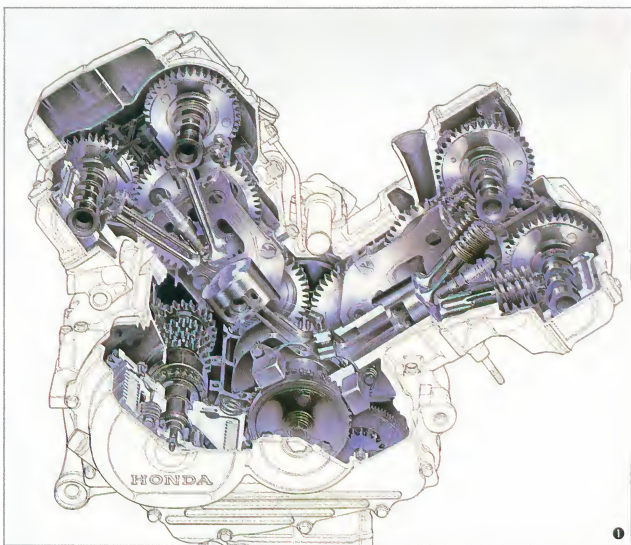
この間、市販車のほうではV4最大排気量のアメリカ向けモデルVF1100C、ヨーロッパ向けのVF1000F、そしてRS850RのレプリカといえるVF1000R（カムギアトレイン採用）などが続々と登場。セイバー／マグナからわずか2年にして、V4エンジンは大排気量スポーツバイクの勢力図を大きく塗り変えたのである。

だが、これだけ仲間が増えると、初期には考えられなかった使用状況も出てくる。ハイスピードツアラーとしてヨーロッパで絶賛されたVF1000Fなどは、連続全開走行を強いられるため、耐久性の余裕を上乗せする必要が出てきた。同時に、さらに高性能なマシーンを求める市場の要求にも応える必要があった。そこで生まれたのが、V4第2世代のVFR750系だった。

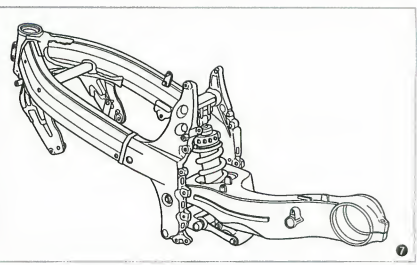
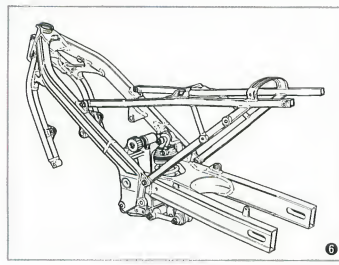
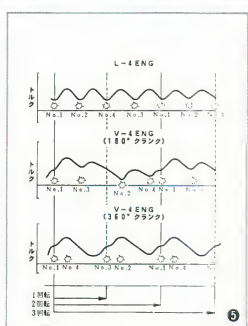
第2世代のV4は、アルミツインスパー（ホンダではアルミツインチューブという）フレームを持つ'85年のワークスマシーン、RVF750の技術的流れをくんでいる。ギアトレインによるカムシャフト駆動、フリクションロスの低減、アルミツインスパーフレームの採用などがそれだ。しかし、同時にクランクの位相を180度タイプに変更し、より一層の低振動と排気音質の向上という、市販車ならではの要求をも満たしているのである。

❶750と同じくカムギアトレインを採用し、正確なバルブタイミングとフリクションロスの大幅な低減を実現した'87年型VFR400Rのエンジン。ほかに、吸気バルブの大径化（φ21.5→22mm）とバルブステムの小径化（φ5→4.5mm）、キャブレターの大径化（φ30→32mm）、エアファンネルの採用、ピストンの形状変更、エグゾーストシステムの容量アップ、デジタルCDIの採用などによって14400rpmという高回転を可能にし、リッターあたり10kg-m(最大トルク4.0kg-m）を超えるエンジンとなった。

❷❸VF1000Rで市販車に初めて採用されたカムギアトレインは、NR以来のレース用エンジン(もっといえば'60年代のワークスマシーン、RCシリーズ)からのフィードバックである。市販車への採用にあたっては、ギアどうしのかみ合いによる打音、ギアが高速回転するときに生じるうなり、非常に高い加工精度の必要性からくる高コストなど、クリアしなければならない問題は多かった。これらのうち、打音の問題は、カムドリブンギアとクランクにドライブされるギア、そしてプライマリードリブンギアの3点をダンパー内蔵の2枚歯構造としてバックラッシュをなくすことによって解決している。チェーンドライブの場合、チェーンの伸びや躍りに対処するため、どうしてもテンショナーが必要で、しかもエンジンが高回転型になればなるほどテンションを強くしなければならず、パワーロスも大きくなるが、ギアトレインなら伸びや躍りはもちろん、テンショナーによるフリクションロスとも無縁にできる。

❹第2世代のV4は、徹底したフリクションロスの低減とパーツの見直しによる高回転・高出力化と車体まわりの要求によるエンジンの小型化を実施。特に高回転化を狙った改良は徹底しており、右の'87年型ではY字型のロッカーアームをひとつのカム山が押していたのに対し、左の'89年型ではふたつのカム山が気筒あたり2本のロッカーアームを押すタイプに変更し、バルブ1本あたりの等価質量を低減するという念の入れようだ。さらに、高回転化と小型化を狙ってダイレクトロッカーアームを採用する。

❺並列4気筒（上）、180度クランク（中）、360度クランク（下）の、爆発間隔とトルク変動の違いを表すグラフ。180度クランクのほうがクランクシャフト1回転中に爆発が分散し、トルク変動の幅が小さいために振動が小さく、音も並列4気筒に近くなる。限界性能を狙うレーシングマシーンには排気干渉によるパワーアップ効果が大きい360度クランクが望ましいが、ポンピングロス（クランクケース内の空気がピストンの上下運動の抵抗となるためのパワーロス）は、となり合った気筒のピストンが同位置にある360度クランクよりも、逆の位置にある180度クランクのほうが小さい。

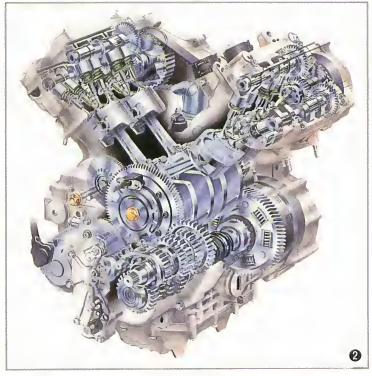
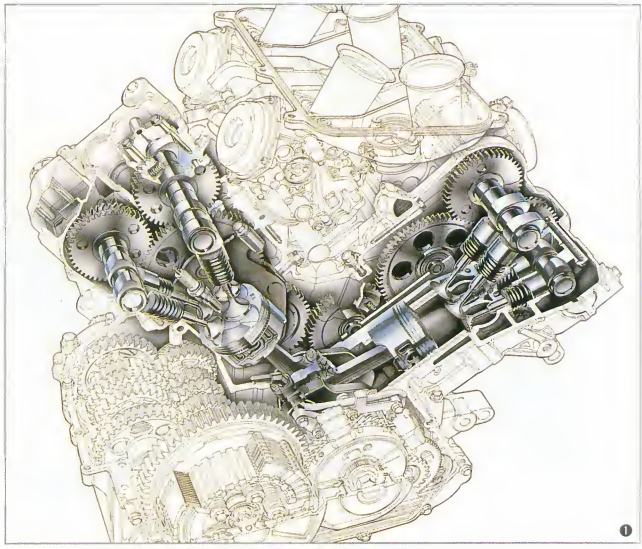
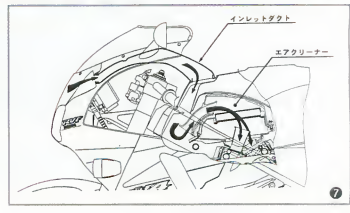
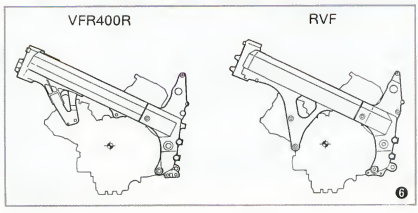
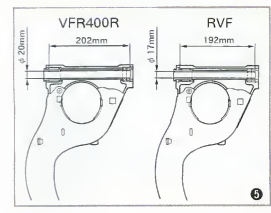
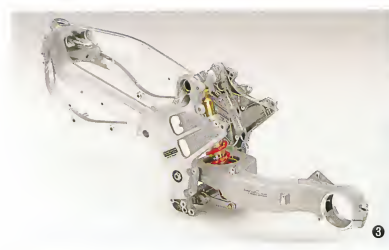
❻❼'86年型（⑥）と、それをベースとして強度と剛性を高めた'89年型（⑦）のVFR400R用フレームは完全に別物だ。アルミツインスパーフレームは、第2世代のV4とともに進化してきたのである。

L-4 ENG
V-4 ENG (180° クランク)
V-4 ENG (360° クランク)
トルク
1回転
2回転
3回転

●クランク縦置きのST1100や車体剛性を改善したRVFなど進化を続ける第3世代たち

V4第２世代のVFRは、その優れた性能と高いポテンシャルによってさらに多くのユーザーを獲得した。ワークスマシーンとしては、'85年に登場した片持ちスイングアーム（ホンダではプロアームと呼ぶ）を持つフレームにVFR750系ベースのエンジンを搭載したRVF750と、同じく片持ちスイングアームを装着したフレームにVFR400系ベースのエンジンを搭載したRVF400が造られた。全日本TT-F3クラスは３年連続（'85～87年）のタイトル獲得を決めるが、TT-FIクラスのほうはライバルの台頭により、第２世代エンジンのデビューレースといえる'86年の８耐で優勝した以外、目立った成績を残せなかった。

そこで考えられたのは、一般市販車とは別にTT-FIをはじめとする750ccのレース用ベースマシーンを開発し、限定販売するという方法だ。こうすれば、限定車のほうにはレースでの使用を前提とした思い切った高性能化を施すことができる。レーサーレプリカというよりはピュアレプリカ、つまり、公道も走れる市販レーサー的性格のマシーンと、一般市販車にふさわしい性能を追求したスポーツモデルへの分化が始まった。そして、最初のピュアレプリカとして開発されたのが、RC30というコードネームで呼ばれるようになったVFR750Rである。

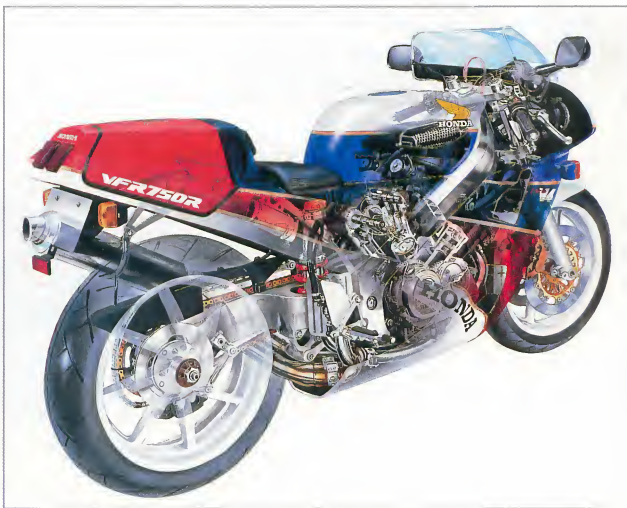
RC30のおかげでレースでの使用を考えなくてよくなった一般市販車のほうは、しばらくフルモデルチェンジを行わずに熟成路線を歩んでいたが、こちらもまたライバルの追い上げが激しく、最高出力よりも加速性能を高めたエンジンと、運動性と安定性を高次元でバランスさせた操安性が求められた。

こうした要求に応えるべく開発されたのが、VFR750Fの'90年型を筆頭とするV4第３世代に属するモデルである。よりフロントホイールに近い位置にエンジンを搭載したいという車体設計側の要求によるシリンダーヘッドの小型化、加速性能向上のための動弁方式の変更、吸排気ポートのより一層のストレート化、カムギアトレインの設計変更による騒音の低減と耐久性の向上などを盛り込んだVFR750Fの開発には、RC30とそれをベースとするワークスマシーンRVF750の開発で得た技術が生かされているのはいうまでもないが、バルブ挟み角を小さく（38→32度）してストレート化を進めた吸排気ポートや、前後長を40mmも短縮してフレームへの搭載位置の自由度を高めた小型のシリンダーヘッドなど、RC30やRVFよりも進んでいる部分も多い。さらに、クランク縦置きのV4ツアラー、ST1100も登場した。

❶直押し式バルブ駆動方式の採用、38度から32度へのバルブ挟み角の変更（RC30までは38度で変更なし）など、多くの新しいスペックを盛り込んだ第３世代エンジンを最初に搭載したのが、VFR750Fの'90モデルだった。小型化（シリンダーヘッド前後長は40mm短縮された）と高性能化を同時に実現したシリンダーヘッド以外にも、ギアのモジュールを２から1.75に小さくして騒音の低減と耐久性の向上を図ったカムギアトレイン、挟み角が変更されたキャブレターと容量が増大されたエアクリーナー、質量アップが図られたクランクシャフトなどにより、車体設計の自由度を高めると同時に、レーサーレプリカとは一線を画した、ツーリングモデルならではの低中回転域での扱いやすさと実用域でのスロットルレスポンス向上を達成。'90年代の高性能スーパースポーツを標榜するにふさわしい仕上がりとなった。
❷'90年にデビューしたST1100（パン・ヨーロピアン）のエンジン。ボア×ストロークが73×64.8mmのクランクシャフト縦置きエンジン、シャフトドライブなど、VFやVFR系とは別物に見えるが、実際は同時期に開発されたVFR750Fからの流用パーツが多い。360度クランクを採用するなど、VF／VFR系とは異なる味つけではあるが、これもまた90度V4エンジンならではの乗り味を持ったオートバイだ。
❸'90年型VFR750Fのフレーム。高剛性を追求したRC30とは違い、旋回性能としなやかさの両立を狙ったVFR750Fのフレームは、箱型断面ではなく異形５角形目の字断面のメインチューブとエンジンを取り囲むような形状のアンダーループを持つ。ツーリング指向の〝F〞にもプロアームが採用された。
❹'94年に登場した〝RVF〞というワークスマシーン譲りの名を冠する400ccモデル＝NC35は、750ccエンジンを積むRVF／RC45の400cc版ではあるが、一般公道重視のコンセプトはRC45とは正反対。
❺❻一時、高剛性ブームともいえる状況にあったフレーム設計だが、現在では、材料の形状、材質、組み合わせる板材の厚さ、溶接の位置などを吟味し、ほどよい剛性値にコントロールされるようになった。
❼走行風をヘッドライト上のダクトから入れる手法も、GPマシーンやスーパーバイクからの機構だ。

●市販車の常識を一気に覆し レースユースを最重視した レーサーのベース車、RC30

前のページに、〝公道も走れる市販レーサー的性格のマシーンと、一般市販車にふさわしい性能を追求したスポーツモデルへの分化が始まり、前者のピュアレプリカモデルとして最初に開発されたのがRC30（VFR750R）〟だと書いたように、RC30はコンセプトそのものが従来の市販車とは異なっていた。

ワークスTT-FIマシーンのRVF750に、公道を走れる最低限の装備とチューニングを施して市販する。これがRC30の基本コンセプトだった。開発と製造のコストや量産性に関する制約を解き放ち、ターゲットとするライダーと走る場所を絞り込み、国内向け市販車としては異例の148万円という高価格（内容を考えるとむしろ大バーゲンであるが）で受注生産された。

RC30はまた、開発期間の短さでも異例の存在だった。レースのハイレベル化やライバルの追い上げなどによってピュアレプリカの登場を期待する声は高まっていたが、直接のきっかけとなったのは、意外にも第2世代エンジンをベースとする新型ワークスマシーンを投入して3連覇を達成した'86年の8耐だった。

この8耐は、ポールポジションからスタートしたワイン・ガードナー／ドミニク・サロン組が、8時間のレースで一度もトップを明け渡すことなく独走するという圧倒的な強さを見せた半面、エントリー台数におけるホンダ車のシェアの低下傾向は明らかだった。

このためRC30は、それをベースに造られるレーシングマシーンの性能をさらに引き上げると同時に、わずかな改造でレースに出られる市販レーサー的性格を持つマシーンとして、8耐をはじめとする市販車改造クラスにおけるホンダ車のシェア奪回を目標に、'86年の8耐直後に開発がスタートしたのである。

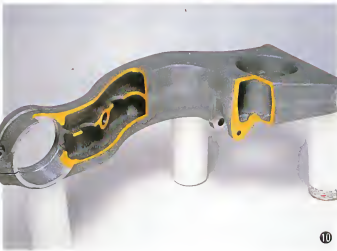
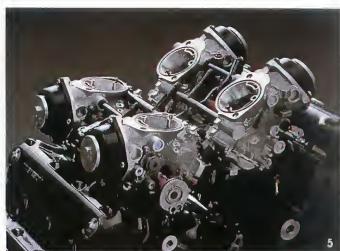
その開発はまず、'86年モデルのワークスRVF750を徹底的に研究することから始まった。レース部門が独立した別会社であるHRC（現在は同一会社）でRVFの開発を担当していた技術者を開発スタッフに加えて、〝ワークスマシーンの市販化〟プロジェクトはスタートした。RVF開発担当者の参加は、RVFのレプリカを造るうえで必要だっただけでなく〝次期ワークスマシーンの開発のためにベースマシーンが持つべき性能〟を検討し、実現するための欠かせない条件だった。

こうして、市販車ベースのワークスマシーンはもちろん、市販化という条件があるぶんだけ純粋なレーシングマシーンよりも難しかったと想像できる、新しいカテゴリーのマシーン、RC30の開発が始まった。

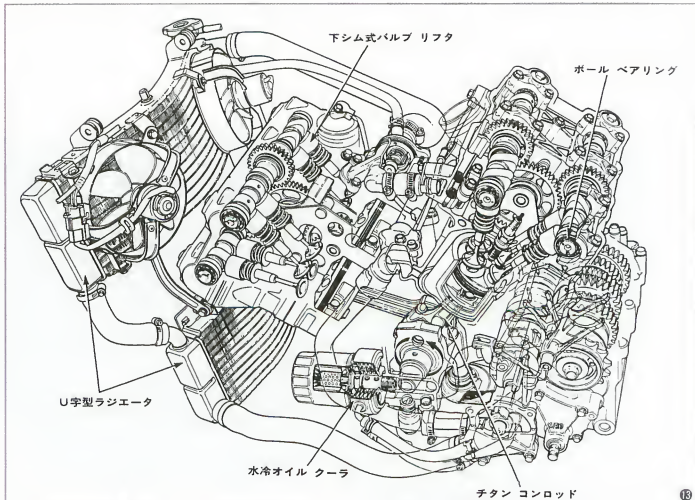
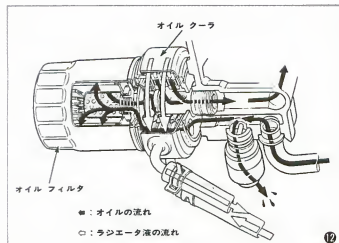
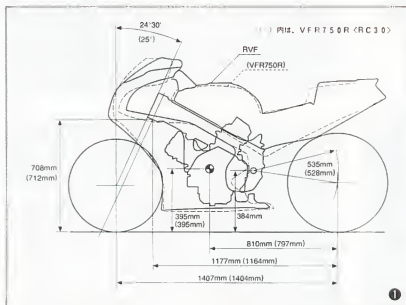
まず最初に行われたのは、車体まわりのディメンションの決定だった。当時はまだ、世界選手権耐久レースや全日本選手権はTT-FIのレギュレーションで行われていたため、ワークスマシーンのベースとしてだけ考えれば、必要以上に車体まわりのディメンションにこだわる必要はなかったといえる。

だが、いくらフレームの改造が許されているとはいえ、そうしなければ使えないようでは、レースでのシェア回復は望めない。そこで、それまでにRVFでテストされたさまざまなディメンションのうち最も安定したものが選ばれ、ほとんどそのままの寸法に決定した。元のRVFのディメンションが、GP500のワークスマシーン、NSR500に近いものだったことを考えると、RC30のレーシングマシーンとしての純粋さがわかる。

キットパーツの装着をはじめ、わずかな改造が許されているエンジン関係では、改造が禁止されている範囲でVFR系ベースエンジンに手を加えたい部分を中心に、思い切った高性能化が行われた。より高回転でのバルブ追従性向上を狙った直押し式動弁機構（バケットタイプ）の採用と、それによるシリンダーヘッドの小型化、吸入効率向上のためのストレートポート化の徹底とキャブレターの大径化（φ38mm）、そして排気干渉による吸排気効率の向上を狙っての360度クランク（レーサーはすべて360度）の採用など、枚挙にいとまがない。こういった徹底した開発姿勢を貫きながら、半年に満たない期間で販売にこぎつけたRC30は、その後5年以上にわたってワークスマシーンのベースはもちろん、多くのプライベーターたちのレーシングマシーンとして、内外のレースで大活躍するのである。

❶カウルを外すと、一般市販車との違いがより際立つRC30。フロント荷重を稼ぐために、小型化されたシリンダーヘッドを、さらに思い切りフロントホイールに近づけていることがわかる。ワークスマシーン譲りの異形目の字断面の押し出し材をメイン部分に持つアルミツインスパーフレームと、コストを度外視したかのような、砂型鋳造で造られた片持ち式スイングアームなども市販レーサーと呼ぶにふさわしい。
❷ライディングポジションもまた、市販車離れしたレーシーなものだ。

❸すべて新設計となったカムシャフト、クランクシャフト、カムギアトレイン。カムシャフトの中央にあるドリブンギアは、シリンダーヘッド小型化のため、従来モデルの約半分の直径になっている。これに加えて直押し式動弁機構の採用により、２本のカムの軸間寸法を大幅に縮小している。カムシャフトドリブンギアの小径化のためにとられたのが、クランクシャフトとカムシャフトの間にある３個のアイドルギアのうち１個を２枚重ねとし、そこで減速する構造だった。クランクシャフトは、排気干渉による吸排気効率の向上を狙って360度タイプ（RVFでは一貫して360度クランクを使用）とされた。
❹部分によっては同時開発となった'87年型RVF（発売時期の関係で、'87RVFはVFR750Fベース）よりも進んだ設計となったエンジン性能パーツ。吸排気バルブは、吸入側で１㎜、排気側で1.5㎜の大径化を行いRVFと同サイズになったが、バルブステムはφ5.5㎜からφ4.5㎜に小径化され、吸排気抵抗の低減を図っている。コンロッドは、RVFと同じく市販車としては国産市販車初のチタン合金製。従来のものより強度を高めながら、50gもの軽量化を実現している。ピストンにも改良の手が加えられ、市販車としては異例の２本リング（摺動抵抗の低減を狙ってセカンドリングを廃止）にしたほか、これによるピストン全高の短縮と肉抜きの徹底により従来比10%の軽量化を行っている。
❺新設計のφ38㎜ダウンドラフトキャブレターは、シリンダーヘッドが小型になったぶんだけ、従来モデルよりも前後に離れてマウントされ、エアクリーナーボックスの容量増加にも貢献している。

❻360度クランクの採用と4-2-1集合のエキパイにより、排気干渉を最大限に利用した排気系。ステンレス材を使用し、耐久性にも配慮。
❼２分割されたラジエター。オイルクーラーを量産車として初の水冷式としたため、エンジンとフロントホイールの間のシリンダーヘッドと干渉しない部分はすべてラジエターで埋め尽くされている。
❽φ43㎜フロントフォークは、前輪のクイックリリース機構を採用。

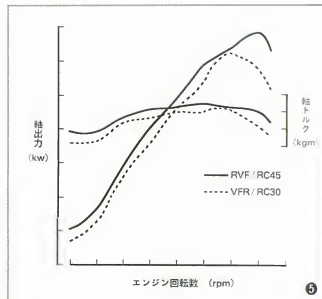
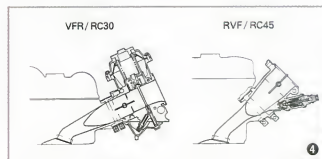
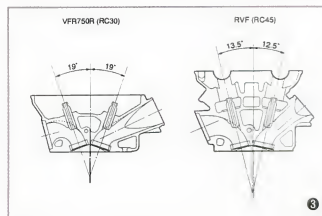
❾❿コスト無視の砂型鋳造パーツとなった片持ち式スイングアーム。
⓫ワークスマシーンと同じ異形目の字断面のメインフレーム。単なる高剛性ではなく、剛性バランスを考えた設計が施されている。
⓬オイルフィルター基部に冷却水が循環する水冷オイルクーラー。
⓭エンジン透し図。２基の大型ラジエターファンが、公道における低速度での使用に際しても充分な配慮があることを物語っている。

●スーパーバイクへ向けて エンジン、車体とも一新した ハイテクマシーン、RC45

'86年の開発スタートから５年以上経過して。RC30の活躍の場であるレースとそれを取り巻く環境は大きく変化しつつあった。TT-F1からスーパーバイクへのレギュレーションの変更、強力なライバルの出現などがそうだ。特にレギュレーションの変更はフレームの改造をほぼ全面的に禁止するものであり、いくら'86RVF譲りとはいえ、設計の古いRC30のフレームを使わなければならないのは、大きなハンディとなる可能性があった。エンジンに関しても、まだ充分な戦闘力を持っているとはいえ、このままいけば、近いうちにライバルに負けてしまうことが予想された。

RC30に代わる新しいレース用ベースマシーンの開発は、こうした状況を考え、RC30とは違って充分な時間をかけて行われた。その過程では、まったくの新設計ではなく、あくまでもRC30をベースとしたモデルチェンジという方法も検討された。しかし、毎年新しく造られるGPマシーンとは違い、レース用の車両といえども市販車だから、毎年のようにモデルチェンジを行うわけにはいかない。最低でも５年先を見越したポテンシャル（潜在能力）アップが必要だ。

ボア×ストロークの変更やフューエルインジェクションの装着など、当面必要な変更だけならRC30ベースででもできるが、操安性改善のためにエンジン内部のレイアウトを変更したり、数年先になってもレーシングマシーンとしてのパワーアップに対する余裕を失わせないエンジンにするためには、やはり、完全な新設計とするより他に方法はない。

こうして再び、最新のワークスRVF750をベースにしながら、そのワークスマシーンの進化を先取りして盛り込むという純粋なコンセプトを貫いた開発がなされ、全日本選手権にスーパーバイクレギュレーションが導入された'94年初頭にデビューしたのが、ワークスマシーンの名称を冠したRVF／RC45である。

RC45で最も注目したいのは、実はフューエルインジェクションの採用よりもカムギアトレインをシリンダーの右端に配置したことだ。これによってシリンダーヘッドのさらなる小型化が可能になり、搭載位置の自由度が増して、よりいっそうエンジンをフロントホイール寄りに配置できるようになった。もうひとつの大きな変更点はアルミスリーブの採用である。従来、市販車のシリンダーライナーは、常識的に、潤滑性、耐久性、加工性などに優れた鋳鉄が使われていた。が、軽量化と小型化の手はここにも及び、アルミ化された。これはまた、放熱性の向上にも効果があった。

その他、RC45には数えだすときりがないほどの新技術が盛り込まれた。このマシーンの全面新設計は、ほとんど全面新開発と同義だった。そして、デビューした'94年の８耐優勝を皮切りに、'95年の８耐２連覇、'95／96年の２年連続全日本チャンピオン獲得と、栄光の道を歩むのである。　（P.30〜37：吉村誠也）

❶RC30（VFR750R）とRC45（RVF）のディメンション比較。より高い旋回性を得るため、キャスターが立てられ（25→24度30分）、エンジン重心がフロントホイールに近づけられ（607→597mm）、ステアリングヘッドが低く（712→708mm）された。同時に、安定性向上のためスイングアーム長が伸ばされ（528→535mm）、ホイールベースも長くなった（1404→1407mm）。その他、空力特性の向上を狙って、カウリングやシートの形状にも変化がみられる。
❷RC30よりもさらに凝縮感を高めたといえるカウリングの内部。
❸高回転・高出力化を狙い、14000rpm近くでの燃焼効率改善のためにフラットな燃焼室形状を採用するとともに、バルブ挟み角を狭くし、吸気通路のストレート化を進めたRC45のシリンダーヘッド。
❹フューエルインジェクションの採用は、吸気通路のストレート化にも貢献している。キャブレターとの大きさの違いに注目したい。
❺RC30とRC45の性能曲線の比較。パワー、トルクとも全域にわたって上乗せされているだけでなく、非常にフラットな線を描く。

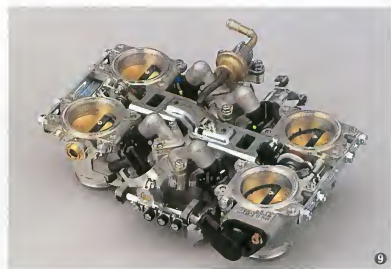
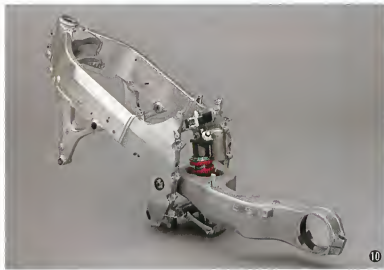
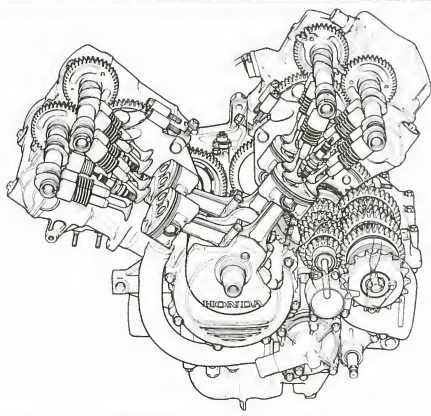
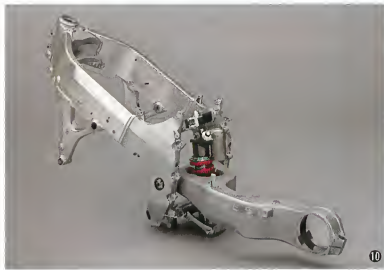
❻カムギアトレインをシリンダーバンクの端に配置したのは、操安性の改善を狙ってエンジンをフロントホイールに近づけるためである。これは同時に、カムシャフトドリブンギアに大径化の余裕を与え、さらに、クランクシャフト中央ではなく端に配置されるドライブギアは、従来のものより小径化が可能になった。これにより、RC30や第3世代のV4エンジンのように途中に2枚重ねのギアを使って減速しなくてもいいギア比（2：1）が得られ、よりシンプルなギアトレインとなっている。サイドカムギアトレイン化は、このほかにもアルミスリーブの採用と相まって、シリンダーピッチとクランクジャーナルスパンの短縮を可能にした。ジャーナルスパンが短くなり、中央にカムドライブギアを設ける必要のなくなったRC45のクランクシャフトは、ねじりで26%、曲げで33%の剛性アップを実現している。

❼この図からも、従来モデルと比べて異例に左右のピストンが接近しているのと、吸排気バルブの挟み角が減少しているのがわかる。シリンダーヘッドカバーは、前側バンクの前寄りにある2本の取り付けボルトの間で限界まで内側に追い込まれており、フロントフォークがフルストロークしたときは、タイヤの外周がここまでくる。レーシングマシーンとして必要な条件を突き詰めた設計の表れだ。

❽すべて、次期ワークスマシーンへの転用を考えて設計されたエンジンパーツ。初代V4のVF750以来不変だったボア×ストロークを変更した（70×48.6mm→72×46mm）ことによってコンロッドが短くでき、この点でも軽量化を達成している。RC45で初めて市販車に採用されたアルミスリーブは、アルミのパウダーメタルにセラミック（耐久性向上のため）とグラファイト（潤滑性向上のため）を添加した材料を熱間押し出し成型して造られており、軽量で耐摩耗性に優れた特質を持っている。これに組み合わされるピストンは、耐久性を高めるための窒化処理を受けたトップ／セカンドの2本のリングと、オイルリングを持つ、合計3本リングに改められた。

❾RC45のもうひとつの特徴であるフューエルインジェクションは、PGM-FIと呼ばれる電子制御タイプ。高出力を狙って大径化（φ46mm）したスロットルボアを持ちながら、エンジン回転数、スロットル開度、気温、気圧、冷却水温などの条件に応じて最適の混合比となるようにセッティングされている。このシステムのレース用コントローラーには、キャブレターのセッティングに相当する作業を、－ドライバー1本でできる4個のボリュームが付属しており、現場でのセッティング作業時間の短縮に貢献している（レース専用にマッピングされたチップもある）。

❿メインチューブの形状と縦横比の見直し（外形寸法40×90→35×131.5mm）と、クロスメンバーを廃止する代わりに強固なガセットでフロントまわりを固めたRC45のフレームは、横剛性を少々落としてねじり剛性を上げるという、最近のGPマシーンと同傾向の変更を受けた。スイングアームも断面形状が変更され、砂型ではなく金型成型に変わったが、剛性解析を進め、RC30と同重量ながらトータルで15%以上、ねじりで20%以上の剛性アップを実現。

⓫ヨーロッパ向けフルパワー仕様車のメーターまわり。14000rpmまでのタコメーターは必需品で、300km／hまでのスピードメーターも伊達ではない。

■NRからRC45まで、ホンダV4の可能性を高め続けてきた技術者たち

今回の特集を組むにあたり、ホンダの朝霞研究所で3人の技術者に話をうかがった。2輪の研究所には並列4気筒グループとV4グループのふたつが互いの技術を高めるために奮闘していると聞くが、この人たちはまさしくV4の可能性を追求するためにホンダに入社したと思えるくらい、長くかかわっている。特に堀池さんと原さんは、最初に設計したのがNR500というから筋金入りだ。

この15年間、高性能のホンダを象徴するように性能が高められてきたV4エンジン搭載車は、もちろんこれからも独自の世界を我々に見せてくれるだろう。今はCBRやVTRが話題となっているが、この3人の話を聞いていると、次に来る第4世代のV4が高性能をどうやって我々に味わわせてくれるのか、非常に楽しみになってきた。（佐々木）

■堀池 達　1978年に入社し、いきなり初期型NR500のフレームを担当する。'88年までHRCに在籍し、R&Dに移ってからはプロジェクトリーダーとしてRC45の開発を務めた。

■原 直人　1978年入社と同時にNRのエンジン設計に携わり、'84年までHRCに在籍。翌年からはR&DでVFR750Fの開発を行い、以後の市販V4エンジンすべてにかかわる。

■本多和郎　RC30のプロジェクトリーダーを務めた後、現行VFR750Fを最後にHRCへ移動。'95年は全日本監督としてRC45やNSR走らせ、'96年はマシーン開発を手がける。

RC45ワークススーパーバイク仕様車

3年目を迎えたRVF、8耐仕様車に見るワークスマシーンの真髄

**'94年からのスーパーバイクレギュレーションにより、改造範囲が大幅に狭められたとはいえ
全日本と世界選手権のスーパーバイクレース、そして鈴鹿の8耐で勝つためには
これほどまでに多くの知恵と先進の技術を盛り込み、完成させなければならないのだ**

Photos : Teruyuki Hirano

'93年までのワークスTT-F1マシーンRVF750のフルレプリカモデルとして登場したのが、'94年1月発売のRVF／RC45だ。'93年までのワークスマシーンの基となったRC30（VFR750R）がフレームの改造が自由なTT-F1レース用のベース車だったのに対して、RC45はフレームの改造が禁止されているスーパーバイクレースのためのベースマシーンとしてデビューした。このためRC45は、改造が禁止されている部分は、ほとんどワークスRVFのフルコピーといえる構成となっている。

だが、いくらベースとなる車両が優れていても、レギュレーションで許される限界まで改造の手を加え、それを走らせて得たデータを基に、さらに性能を高めていくのがワークスマシーンである。当然、同じベースマシーンでありながら、'94年のワークス仕様車と'96年のワークス仕様車には、最高出力、エンジン性格、操安性などあらゆる点に違いがあり、戦闘力は明らかに'96年モデルのほうが高くなっている。

最速だけでなく、扱いやすさをも狙ったエンジン関係のチューンアップ

エンジンに関しては、内部の細かなチューニングアップを進めると同時に、ラム圧過給を推進したことが最高出力の向上に大きな効果をもたらしている。フロントカウルに設けられた2個の吸気口の位置や形状、そこからフューエルタンクを貫通して吸気ボックスに至るダクトの取り回しなどを見ても、年々進化している様子がうかがえる。

最高出力の向上は、時として低中速トルクの低下を招く。いくらレース専用でワークスライダーしか乗らないマシーンとはいえ、最高出力が同じなら、より低中速トルクがあったほうが乗りやすく、ラップタイムも向上する。各社がこぞって研究・開発している排気ディバイスのほとんどが、単なる最高出力の向上よりも低中速トルクの増大を狙ったものだというのも、レースにおける低中速トルクの重要性を示している。

RC45はもともと、この点に関してはライバルより有利だった。最高出力回転付近に合わせてセッティングすると、どうしても低中回転域で問題が生じやすいキャブレターとは違い、フューエルインジェクションはそのあたりのコントロールが自在にできるからだ。しかし、いくらよくできたフューエルインジェクションでも、吸排気系の寸法に依存する気体の脈動まではコントロールできない。もしそれができたなら、さらに低中速トルクを増大させることが可能だ。あるいは、現状で充分な低中速トルクが得られているのなら、さらに最高出力向上を狙ったチューニングができる。

RC45ワークス仕様車の開発陣は、この、気体の脈動をコントロールして出力特性を変えるという難問にも取り組み、4輪のF1で開発されたひとつのディバイスを採用した。低回転時の慣性過給効率を高めるための可変エアファンネルだ。通常、長くすると低回転で、短くすると高回転での吸入効率が向上するエアファンネルの長さを可変にすれば、低回転と高回転の両方で吸入効率を高めることができる。'95モデルに初めて装着され、テストが行われていた可変エアファンネルは、'96年型のワークス仕様車の標準装備となった。

こうした吸気系の進化につれて、排気系の変化も目立っている。RC45になって最初のころは、集合部分までの長さや、4-2、2-1の各集合部分の形状、エグゾーストパイプ各部の径など細部の改良が中心だったが、'95モデルではサイレンサーを2本にするという大きな変更が加えられた。パワーアップに効果のある排気干渉は利用するが、逆効果となる干渉は排除しようというのがその狙いだと思われる。サイレンサーの2本化はまた、排気音の低減にも効果があり、レースでの騒音規制を余裕を持ってクリアできるようになった。

Riding Sport

こうした大幅な改良が加えられた'95モデルと比べると、'96モデルの変更点は少ないように感じられるが、実際は、エンジンの性能関係部品で〝去年型と同じなのはコンロッドボルトとバルブコッターくらい〟というエンジニアがいるほどの大改良を受けている。

車重の変化で崩れた好バランスを再び取り戻すための作業の数々

車体まわりは、ベースマシーンそのものが'93年型ワークスRVFのフルレプリカであり、特に車体関係のディメンションはワークスマシーンそのままといわれているため、レースに不要な補器類を外し、フロントフォークとリアショック、タイヤなどをワークス仕様にするだけで問題はないはずだった。

ところが、全日本選手権のスーパーバイク元年となった'94年、初のRC45ベースのワークス仕様車が走りはじめてみると、トラクションの不足ないしはトラクションコントロールの難しさが指摘された。従来のワークスTT-F1マシーンと同程度にまでパワーアップされたエンジンを、TT-F1仕様車より20kg近く重い車体に積んでいたのが原因だった。

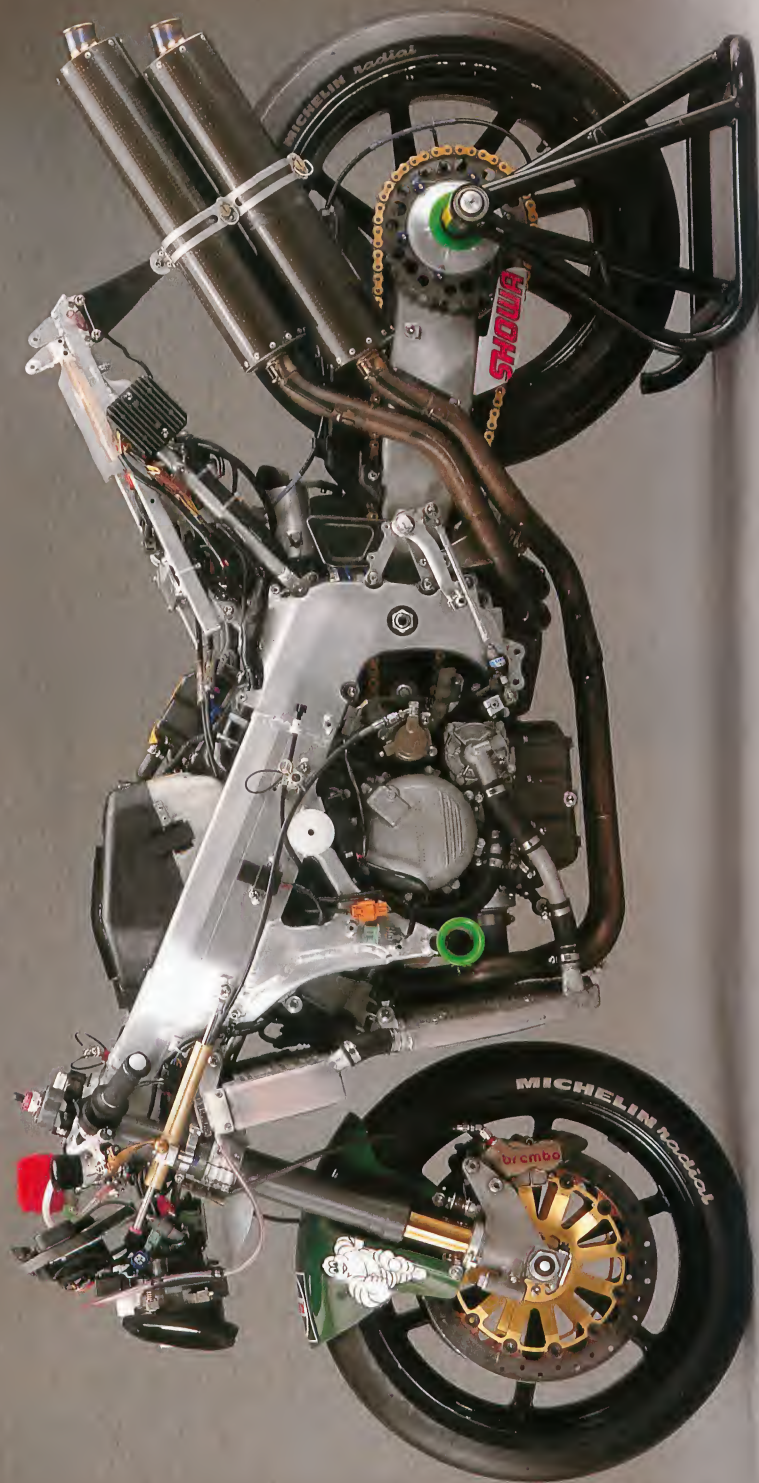
この問題に対して、'94年の8耐までにいくつかの対策が施された。ロングスイングアームの装着と、それに伴うリアサスペンション特性の改良。フロントフォークの作動性向上。そしてエンジン性格の見直しなどである。これらの対策によって、'94年後半には一応問題は解決したが、トラクション不足への対応を最優先課題とする開発は続けられ、'95年にこれらはほぼ克服された。'96モデルに装着された、さらに作動性を向上させた新型のフロントフォークはもちろん、エンジン関係の改良、特に最高出力の向上以外の部分は、トラクションの向上とスロットルコントロールの容易さを狙ったもので、これらは大きな改善を行った'95年モデルから受け継がれている。サスペンションの作動性向上とスロットルコントロールのしやすさは、ともに、タイヤへの負担を軽減し、耐久性を上げる効果もある。スーパーバイクレギュレーションの改訂により、最低重量が5kg軽い160kgとなったのも、そのぶん軽量化を図らなければならなかったとはいえ、運動性、タイヤの耐久性の両面で、好ましい結果をもたらした。

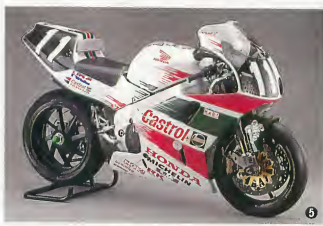
こうしたスプリントのスーパーバイク仕様車と今回撮影した8耐仕様車に、特に大きな構造上の違いはない。8耐では、最低重量が5kg増しの165kgになるが、それはほとんど、ヘッドライトや発電機など、追加される電装系パーツの重量に相当する。スプリントでは'92年ごろから、8耐でも'93年から使われていたカーボンコンポジットのフロントブレーキディスクは、レースレギュレーションの改訂により、'95年以後はどちらも鋳鉄になっている。

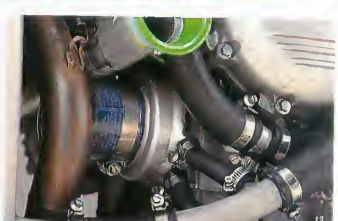
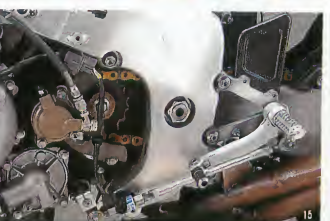
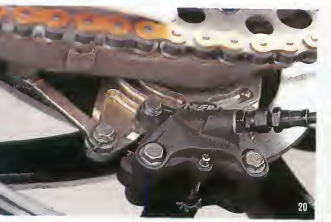
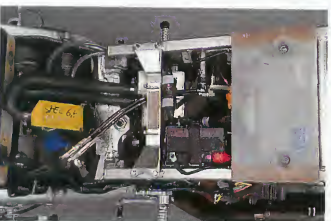
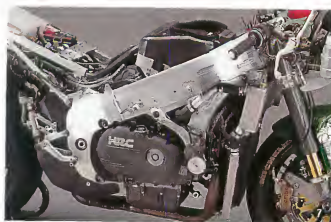
8耐用に開発されたフロントホイール脱着時のキャリパー位置決め機構は、全日本でもそのまま使われることが多いし、ハンドル、レバー、ステップ、ステッププホルダー、ワイアなどに施された転倒時の交換を容易にする機構の多くも取り付けられたままになっている。これは、8耐用の装備といえども、徹底した軽量設計をはじめ、動力性能や運動性能を低下させてはならないという設計思想が貫かれているためだ。

TT-F1からスーパーバイクに変わり、なるほど外観は市販状態に近づいたかもしれないが、この場合のレギュレーション変更は、開発における制約の増加を意味し、1台のマシーンを完成させるために注がれるアイディアと労力は、むしろスーパーバイク仕様車のほうが多い。そんなアイディアと、それを実現した先進の加工技術の粋をご覧いただきたい。（吉村誠也）

■デビューから2シーズン目に全日本と8耐を制したRC45は、今年の8耐でも優勝候補の筆頭に挙げられながら、相次ぐ転倒により栄冠を逃がす。しかし、全日本のほうは青木拓磨が2年連続タイトルを獲得。懸案の世界選手権スーパーバイクでもドゥカティのワークスマシーンを相手に善戦し、菅生ラウンドでは第1レースで武田が日本人初優勝を飾り、第2レースでも青木が優勝。写真は、2連覇を目指して今年の8耐を走る岡田と、彼の乗ったワークス仕様車。

Castrol Honda RVF/RC45 Suzuka 8hours Version '96

細部に込められたアイディアと、それを実現した先進の加工技術

❶アルミ削り出しフォークブラケットを囲うメーターまわり。四角い専用レンチで脱着するフォークキャップボルトの上にある六角形がスプリングのプリロードアジャスターで、その上の赤いダイアルは伸び側減衰力調整用。さらにその上にあるのがエアバルブ（タイヤバルブと同じもの）で、フォーク内の空気圧を調整する（抜く）ためのものだ（加圧は行われていない）。タコメーターの周囲にはオーバーレブなどの警告灯があり、左側に市販のラップタイマーが備わる。"WIDE"のラベルは、ブレーキレバーの握り代（③参照）の調整方向を示し、矢印の方向に回すと握り代が広がる。燃料タンク取り付けピンとクリップ、そのピンを留めるナット、クリップを留めるワイアなどに、ワークスマシーンらしさが表れる。
❷マスターシリンダーは、GPマシーンにもみられるブレンボのスペシャルだが、レバーは専用に造られたパーツである。削り出しの可倒式で、さらに先端から1/3付近に溝を切って、軽度の転倒なら先は折れても根元の部分は残るようにしている。握り代調整用ダイアルから伸びるワイアは、レバーの根元の三角形のブラケット（これも削り出し！）内にあるベベルギア（傘歯車）に接続されている。
❸マグネシウムのクラッチレバーには、押し、戻りそれぞれの位置調整スクリューとロックナットがある。押し位置調整スクリューの先にはミニチュアベアリングがあり、操作感の向上に貢献。白いチューブの先にあるダイアルが、ブレーキレバーの握り代調整用。
❹ブレンボのスペシャルキャリパーとφ320mm鋳鉄ディスクで構成されるフロントブレーキ。複雑な三次元加工によるフォークのボトムエンドピースの上にあるスプリングはフェンダーにマウントされており、アクスルを抜くとキャリパーを広げ（フォークのインナーチューブを回転させ）て、2個のキャリパーの内幅よりも広いタイヤの通過を可能にする。アクスルの引き抜きとボックスレンチの装着を容易にするため、特殊形状のフランジ（黒い輪）が取り付けられている。インナーチューブが金色をしているのは、作動性の向上と表面硬度の上昇を狙った窒化チタンコーティングのためだろう。
❺❻市販のシルエットと、GPマシーン並みの内部の対比がワークススーパーバイク仕様車の特徴であり魅力だ。車重は規定値ぴたり。
❼フロントタイヤ、ラジエター、シリンダーヘッドそれぞれの間隔の狭さに注目。RC45になって、それまで気筒間にあったカム駆動のギアトレインをわざわざ右端に移したのは、こうしたぎりぎりの位置にエンジンを搭載するためだ。容量の増やされたオイルパンはマグネシウム製。エンジンハンガー下部にある白い円形のブロックは、転倒時にラジエターを保護するためのバンパーである。
❽これが可変エアファンネル。スタジオでの撮影は許可されなかったが8耐では丸見え状態で整備をしていた。その構造は、通常の長

さ（高回転時に最大の慣性過給効率が得られる長さ）のファンネルの上にもう1個、上下に動くファンネルを設け、サーボモーターで駆動するというものだ。3本の丸棒がガイドレールで、可動ファンネルはこれに沿って上下する。最も上に上がったときは固定ファンネルとの間に充分なすき間ができ、吸気管長（慣性過給効率が最大となるエンジン回転数を決定する）に影響を与えなくなる。
❾❿スロットルワイアの途中（グリップに近い部分）に設けられたジョイント。両側のゴムブーツと1本の金属バンド（2本のタイラップは保障の意味で使われているだけ）を外すとアルミのケースが長手方向に割れ、中のガイドチューブとジョイントが現われ、この部分でワイアを取り外すことができる。グリップ側が破損したときなど、キャブレター側でワイアを外したり、新しいワイアを通すのは大変だが、グリップ側だけの交換なら簡単にできる。これを真似したアフターマーケットパーツの登場に期待したくなる。
⓫ボルトオンのシートレール間には、バッテリー、可変エアファンネル駆動用のサーボモーター、フューエルインジェクションのコントローラー、CDIユニットなど、重要な電装パーツが集中してマウントされている。削り出しのクロスメンバーの下にあるのは、アルミ板を溶接で組み立てたブリーザータンクである。
⓬ワークスマシーンには常識的なカーボン＋ケブラーFRPのサイレンサー。バンドにはカウリングと同じファスナーが使われる。
⓭オイルフィルターのベースに冷却水を循環させ、冷却効率を向上させている。撮影時には外されていたが、8耐走行時には、これと空冷式のオイルクーラーを併用して、熱対策を強化していた。
⓮⓯ステップホルダーとマスターシリンダーの取り付けは、ともにボルト穴をオープンエンドにし、ボルトをわずか2回転程度させるだけで取り外せるようにしている。ブーツの引っかかりによる誤作動を防ぐため、ペダルの上面が丸められているが、これを三次元の機械加工でやってしまうあたりがワークスのすごさだろう。シフトアップ時の点火カットシステム（クラッチ操作もスロットルの戻しも不要）用のシフトセンサーが設けられたシフトロッドも、両端をクリップ留めにして転倒時の交換作業の短縮を図っている。
⓰ペダルは左右とも、先端可倒式。本体はアルミの削り出しによるものだが、先端部分は、同じ削り出しでもチタンである。
⓱⓲ショーワ製のピギーバックタイプのリアショックユニットには、上部に圧側、下部に伸び側減衰力調整ダイアルが備わる。リンク類にワークス専用パーツを使うほか、スイングアーム本体とスイングアーム側のマウント位置そのものが市販車とは異なっている。
⓳チタン製のピストンと、放熱穴が加工されたスペーサーを持つブレンボのスペシャルキャリパー。GPマシーンと基本的には同じだが、ホイールの脱着をスムーズにするため、あとで角を削っている。
⓴小型な鋳造ボディの、ニッシン製対向2ピストンリアキャリパー。
㉑㉒リアアクスルのホイールナット側にはキャップ、反対側にはファンネルが取り付けられ、それぞれ、ボックスレンチとジャッキの挿入を容易にしている。中空のアクスル内には、レーシングジャッキのシャフトを挿入したときだけラチェット（ホイールナットの脱落を防ぐための爪）を引っ込ませる機構が収まっている。
㉓耐久レーサーになくてはならない2連のクイックフィラーキャップ。片方にガソリン液面監視用の窓が備わる。（吉村）

TRF
HRC
brembo
9
10
8
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23

VFR750R/RC30
RVF/RC45
RVF/NC35

丸山 浩が語る3台のV4マシーン

レースで勝つためのRC30／45、公道での楽しさを狙った400のRVF

**〝ファイナルFチューン〟でおなじみの丸山さんは、RC30や45で8耐や全日本を戦ったライダーだ
そんな彼だから、V4＝レースとなるのだが、今回はあえて公道で3台のV4マシーンに乗ってもらった
数々の思い出と合わせて、RC30／45、RVF(400cc)のロードインプレッションをお届けする**

Photos : Teruyuki Hirano and Takashi Aoki

初めて乗ったV4はTT-F1マシーンだった

僕が限定解除したとき現れたのが、VF750Fだった。ハーフカウルやフレームに詰まったコンパクトなエンジン、ゴールドに輝くブーメランコムスター。そしてフロント16インチホイールに装着されたダブルディスクブレーキなどがとても印象的だったのを覚えている。もちろんそれまでＶ４エンジン搭載車には乗ったことはなく、Ｖ４フィーリングなど知るよしもなかった。気になる存在ではあったものの結局手にすることはなかったが（排気音が好きになれなかった）、初めて大きなバイクに乗ろうかというときに見たＶ４マシーンの未知の世界は、僕に強烈なインパクトを与えた。

それから数年が過ぎ、初めてＶ４に乗る機会がやってきた。ただしそれは市販車ではなく、TT-F1仕様のRC30であった。'89年当時、エンデュランスレーシングに所属していた僕は全日本のGP250クラスに出場していたが、ブリヂストンがその年の８時間耐久用のタイヤをテストするために、オーストラリアのオランパークサーキット（ガードナーの地元のサーキットだ）でTT-F1マシーンを走らせることになったのである。

船便で届いたRC30を木枠から取り出し、ライディングポジション合わせを行うためにまたがってみると意外なほどコンパクトで、〝これなら250と同じような感じで乗れる〟と、胸をなで下ろした記憶がある。

午後からすぐさまテストが始まった。まずは標準仕様のタイヤからで、２～３周のウォームアップに入る。このときのＶ４エンジンに対する印象は、6000～7000rpmといった比較的低い回転からでもドカッとトルクが出てくるうえ、どこまでこの感じが続くのだろうと思うくらい、回転が上昇してもフラットにトルクフィーリングを持続させるといったものだった。

４ストロークＶツインエンジンの場合、早めに現れた極太のトルクを一瞬のうちに使い切るかのように頭打ちがくるので、シフトアップを早めに行ってトルクの太いところを重点的に使うのだが、Ｖ４エンジンの場合はそのまま回転が伸びていってくれるので、高回転を多用すればするほど速く走れると思った。

ただ、そのときはＶ４エンジンに充分慣れる間もなく全開走行が要求された。グリップ力の耐久性と、そのコントロール性テストのため、ピットインのたびに新品のテスト用タイヤが装着され、真夏のオーストラリアで、炎天下のなか40分間走り続けたのである。

初日のテストが終わったとき、エンデュランスの浅海社長から、「そんなに回したらエンジンが最後までもたないぞ！」とどなられた。ふだんは２ストロークマシーンに乗っているせいで、とにかく高回転をキープした走りが身についてしまっていたのだ。だからRC30でもレブリミッターぎりぎりのところを常に使っていたのだが、１週間あるテスト日程でそんな走りを続けたらエンジンがもたないうえに、現地ではオーバーホールすることなどできないので、２日目からはひとつ高いギアでコーナーを立ち上がるようにした。そうしてみると、トルクがあるために低い回転からでもタイヤを簡単にスライドさせられるのに驚いた。

それを考えると、Ｖ４に比べ並列４気筒は、出力特性がピーキーな２ストロークマシーンに近い走りを感じさせる。コーナーで使用する回転数はある程度限定され、エンジンが作りだす、ある回転数からの盛り上がりに合わせてリアタイヤのスライドが始まる。したがってギアレシオの選択が重要な項目となる。しかしＶ４の場合はどの回転域からでもコーナー脱出に必要なスライドを生み出すことができるので、意外とギアの選択がイージーだ。これはＶツインにもいえることだが、Ｖ４はこれにパラ４エンジンの伸びやかな高回転域がプラスされていると考えていいだろう。

8時間耐久レースもRC30で参戦

次にＶ４マシーンに乗ったのは、'90年の８時間耐久レースだった。すでにRC30は乗り込んでいたこともあって、初めての８耐でもそれほど苦労することはなかった。翌'91年には桜井ホンダから全日本と８耐に参戦したため、とにかくRC30に乗る機会が多くなった。このころはTT-F1クラスにおけるRC30の実力はかなり高く、他メーカーと争っていても常にストレートスピードでのアドバンテージがあったのを覚えている。

それが'92年になるとカワサキのマシーンが速くなってきて、苦戦を強いられるようになってきた。他のライダーたちは、「もうこれ以上のタイムは出ないだろう」と半ばあきらめていたが、それでも僕はRC30で各サーキットのベストラップを更新してきた。しかし、さすがにエンジンのパワーアップには限界がみえており、特にキャブレターの問題は大きかった。後発で出てきた他メーカーのマシーンはエンジン設計が根本的に見直されており、口径の大きいキャブレターが付いている。基本的に出し得るパワーにどうしても差があるのだ。もちろんRC30には数百万円もしたレース用のキャブレターが存在したが、もはやキャブを燃焼室と結ぶポートの形状変更が必要とされていた。

ハンドリングにも同様のことがいえ、フォークの突き出し量を増やすとともにフレームを加工してギリギリまでエンジンを前方に配置し、重心の位置をフロント寄りに持っていくことで旋回性を高めようとしたのだが、フルブレーキング時にフロントタイヤがシリンダーヘッドカバーに接触してしまう。本当はもっと前に出したいところだが、それ以上は無理。

フレーム剛性も足りなくなってきた。どんなに補強を入れても、やはり基本設計の古さは隠せない。大事なのはエンジンの搭載位置を移動することとステアリングヘッドの形状を変更することだが、基本的にエンジンが大きすぎて既存のフレームでは搭載位置に自由度がない。すでにモディファイはし尽くし、新型車の登場を待ちながらレースに参戦していた。

しかし、'93年には噂されながらも新型RCは姿を現さなかった。この年、今までアドバンテージを保っていたストレートでの速さは、もはやカワサキZXRにもヤマハOW01にもおいていかれるようになっていた。

勝つことが使命のRC45

そんな状況の下で'93年秋にデビューしたRC45だが、もっと早く発表されるはずでありながらそれが遅れてしまったことや、'94年から全日本でも始まる〝スーパーバイク〟という新しいレギュレーションに急きょ間に合わせたような登場をみると、僕たちはRC45の完成度に対して若干の不安を感じなくもなかった。

その年、僕が初めてRC45を走らせたのは、レースではなくメーカー発表の試乗会、つまりジャーナリストとしてだった。ただ、僕自身はこいつで'94年のスーパーバイクを戦うことになっていたので、その戦闘力をいち早く知りたいというのが本音であった。

発表されたスペックは申し分なかった。今まで戦ってきたRC30で、基本設計から変更しなくてはならないと思っていたところは確実に改良されていた。

例えばシャシーは、サイドカムギアトレインにすることによってエンジンとフロントタイヤの間隔を確保して自由度を高めると同時に、フレームにはRC30のときに入れていた補強が徹底的に施され、さらに剛性を上げる必要がある部分とそうでない部分がしっかりと見直され、旋回性の自由度が考えられていた。

そして、最大の武器となるのはインジェクションを採用することによって可能となった、46mm口径のインテークマニホールドであった。これだけのボアがあれば、エンジン自体の出力をいくら上げたって余裕がある。さらにラム圧過給を駆使すれば、理論的な馬力では、まさしく他メーカーを圧倒したといっていい。

しかし実際RC45でレースを戦った'94年、僕は苦戦を強いられていた。確かにパワーはあって、他のメーカーのマシーンに対して再びストレートの速さでは充分なアドバンテージをもつことができた。ところが、各コーナーから脱出するときに思うようなグリップ力が得られない。カワサキやヤマハと同じ速度で旋回し、立ち上がろうとすると自分だけがグリップを失っているようで、リアタイヤが大きくスライドしてしまう。結局同年の８時間耐久レースで、僕は前年にRC30で出したタイムを更新することができなかった。ストレートは確実に速くなっているはずなのに、コーナリングでかなりロスをしているようだった。

それがきっかけで、僕はこの時期からタイヤのグリップ力をとても気にするようになってきた。そしてその気持ちを、長年一緒に開発を続けてきたブリヂストンが強力にバックアップしてくれた。ミシュランに負けないグリップ力でさらに深いバンク角が使え、なおかつアクセルを開けていってもマシーンを押し出してくれるようなタイヤの開発に専念した。

RC45はストレートは速いが、そのパワーをコーナーの立ち上がりで確実に路面に伝えることができないとタイムが出ない。リアタイヤのスライドが大きすぎてコーナー立ち上がりでアクセルを開けることができないのなら、深いバンク角で得られる旋回力を駆使して、高いコーナリング速度を維持したまま駆け抜けてくるしかない。まるで125ccクラスのGPマシーンに乗るような走り方を考えなくてはならなかった。9月に行われた鈴鹿のレースでは、そうして走ることでなんとかRC30のタイムを更新することができた。

'95年になると、スーパーバイク仕様のRC45はさらにパワーアップした。そして僕はワークスパーツをふんだんに装備したマシーンに乗ることになる。だが、このシーズンはライバルとなるライダーたちとの戦いではなく、RC45との格闘に終始した。

RC30のときはフレーム剛性の足りなさからマシーンが暴れていたが、それは極端にアクセルを戻すほどではなかった。レース中、コーナーで他のライダーとサイドバイサイドになれば、リアタイヤを大きくスライドさせながらもアクセルはどんどん開けていくことができた。しかしRC45は、少しでも大きく開けすぎればいとも簡単にグリップを失い、アクセルを戻さないかぎり回復しなかった。だが、グリップの限界ギリギリを見極めながら走り続けることは難しい。クリッピングポイント手前から始まるリアタイヤのスライドを、マシーンが完全に起きて直線部分に出るまで最小限に抑えるために、アクセルを常にゆっくりと、微妙な開度で調整しながら開けていくのだ。もちろんこれはオートバイを速く走らせるための基本的なテクニックではあるが、RC45はこの操作を鈴鹿のすべてのコーナーで要求してくる。非常に高い速度域でこれを確実にこなしていくのは、とても難しい仕事であった。

要するにRC45は、ライダーがコントロールする領域があまりにも多すぎるのだ。マシーンはただひたすら他では得られないようなパワーを供給するだけで何の手助けもしてくれない。いかにも〝多くの人にいいタイムを出してもらおうとは思わない。たったひとりが世界一速く走ってくれればそれでいい〞と言っているようである。だから僕は、レースに出るときに〝マシーンをコントロールし切れれば、だれにも出せないようなタイムが出せるはずだ〞と、常にそう自分に言い聞かせてRC45と格闘してきた。厳しい戦いだった。

この年の8時間耐久レースは9位。ワークスマシーンではないので世界一とまではいかなかったが、少しはRC45に勝ったような気がした。

公道で乗るRC30とRC45

今日、箱根のワインディングロードで改めてRC30を走らせてみて、実にバランスのいいスーパースポーツであることを実感した。乗って楽しく、攻めて面白いマシーンだ。もっとも今回のRC30は、ハイコンプピストンと吸排気系の変更で、かなりパワーを出している。トップエンドのパワフル感はRC45よりも格段に向上していた。またトルクの出方も回転の上昇とともに徐々に盛り上がりをみせ、面白みがある。

しかしハンドリングそのものは、さすがに古さを隠しきれない。RC45よりもワンサイズ細いタイヤが生み出すハンドリングは、50〜60km/hくらいのコーナーではとても軽快感があるが、それ以上のスピードになると若干重さが目立ってくる。だからといって、それがデメリットになっているとは思わない。高速道路などでは逆に安定感があってよいとも思えたのだ。

ではRC45はどうだろうか。比較してみると、低速コーナーから終始安定した接地感を持ちながらマシーンを倒し込んでいける。高速走行でも、これほどハンドリングが変わらなくていいのかと思うほど変化がない。140km/hで走らせていても、ちょっとした低速コーナーを曲がっているかのようにヒョイッとマシーンが寝てくれる。だが、ただ軽いわけではない。あくまでもしっとりとした接地感を保ちながらだ。

また車体の重さを感じさせないのも特徴的だ。実際にまたがってみると、RC30よりも大柄で重そうに感じるのだが、いざ走りだすと乗りこなしやすいコンパクトな印象に変わってしまうのが不思議なところである。

サスペンションは、コシがありダンピングも利いているので、コーナリング中にトラクションがかけやすい。特にリアは、どこからでもアクセルを開けた瞬間から〝ドン〞と出るトルクをしっかりと路面に押し伝えてくれる。ただ、何気なく走らせているときはあまりストロークを使わず、硬く感じることもあった。

そしてエンジン。RC30との決定的な持ち味の違いを生んでいるのが、フューエルインジェクションを採用したエンジンの出力特性である。

燃料噴射システムの大きな特徴としては、アクセル

■V4マシーンとともにあった、丸山選手の鈴鹿8時間耐久レースを振り返る

本文にもあるように、丸山選手は'90年からずっとV4で8耐を走っている。ここでは彼の戦歴を紹介しよう。

◯1990年　アコムスポーツキッスRT：RC30
初参加となった8耐は、匹田禎智選手とペアを組んでタレントの高田純次さんが監督のスポーツキッスから出場。予選タイムは2'19''857（丸山）で、決勝は優勝した平／ローソン（YZF）から32周遅れの173周で43位。

◯1991年　チネチッタ&サクライ：RC30
この年のみ、予選タイムは相棒の福島聡選手が速かった（2'19''054）。決勝は転倒などによって周回数が130と伸びず、43位でゴールするも完走にはならず。

◯1992年　チネチッタ・サクライTS：RC30
フレディ・スペンサーの出走が話題となった'92年、丸山選手はスペンサーを1周目のシケインで強引に抜くという暴挙を行った。この年も転倒があったが、トップから27周遅れ（181周）の39位で完走を果たしている。

◯1993年　びわこ辻寅・桜井ホンダ：RC30
TT-F1最後となった8耐では、小林敏也選手と組んでひと桁入賞を狙う。予選の2'16''035（丸山）はRC30中最速。決勝はサイティングラップ不参加で2周減算となったが200周を走って11位となり、これもRC30中最上位。

◯1994年　チーム桜井ホンダ：RC45
初のスーパーバイクによる8耐では、転倒炎上により赤旗が出て一時中断となった。丸山選手の予選タイムは2'15''011で、レースは7周遅れの176周で15位。

◯1995年　ウルトラマンRT桜井ホンダ：RC45
セミワークス仕様のRC45に乗り、予選タイムは一気に2'12''452にジャンプアップ。レースも207周を走ってワークスチームとモリワキ、ヨシムラに次ぐ9位を獲得!

'94年は、新しく登場したRC45をうまく乗りこなすのに苦労したシーズンだった。

'93年の8耐は、予選・決勝ともRC30中の最上位。

ウルトラマンタロウで走った'95年は、9位の好成績。

のオンとオフがはっきりしていることが挙げられる。閉じたときに後輪へ伝えられる出力があまりにもスパッとカットされ、開けたときはドンッと出てしまうので、2000〜3000rpmの低速走行中はとても扱いづらい。表現は悪いが、トラックの排気ブレーキがついているみたいだ。もちろんその特性は、回転が上がるにしたがって気にならなくなってくるが、基本的にはどの回転域でも表れる。だからコーナリング中にアクセルオフからオンへ持っていくときですら、キャブレター仕様のRC30よりも注意が必要なのだ。

このファジーな部分を持たないインジェクションの出力特性が、やはりライダーが微妙にコントロールしてやらなくてはならない仕事を増やしてしまった。今まで1/8開度でコントロールしてきたアクセルワークを1/16開度で行えば、より速いタイムを得ることができる。ライダーがこのマシーンを走らせるとき、多くの仕事をこなせば、たくさんの報酬がもらえるのだ。いわゆる〝仕事はキツイが給料はいい〟というマシーンである。対してRC30のほうは〝適度に仕事をこなせば、それなりの給料がもらえる〟となる。

もし〝給料〟となるところが、〝レースで使うパワー〟ということになれば、勝つためには迷うことなくRC45を選ぶだろう。しかし、一般公道というのであれば、どちらを選ぶのかは人それぞれである。

V4フィーリングを思いきり楽しめる400cc

さて、RC30、45を試乗した後に400ccとなると、なにかオマケ的な存在に思えてしまうかもしれない。しかし実際に試乗してみれば、コンセプトが750ccとはまったく異なる車両であることが体感できる。それはレースを意識していない造り込みとでもいうのだろうか。実際にはRVF＝NC35にもSP400というレースカテゴリーが存在するのだが、この車両はそれほどレースを意識していない感じがする。だからこそ、ストリートで思う存分V４エンジンを楽しむことができるのだ。

400ccながら、3000rpm前後の低速域でも実にトルクフルで扱いやすい。それでいて回転の上昇は伸びやかで、7000rpmあたりからしっかりとパワーの盛り上がりがあってライダーを楽しませてくれる。もちろん高回転がよく回るぶん、ワインディングロードでビュンビュン回して走るのはとても楽しい。

ハンドリングにクセはまったくなく、ライダーの意のままに操れる。NC30のときにはまだレースを強く意識していたせいか、深いバンク角を使った旋回性のよさを意識的に引き出してやるために、やはりライダーが余分な仕事を強いられていた。しかしRVFになってからは、曲がろうと思った瞬間から手応えがある。何も考えずにスッとコーナーに入り込んでいくのだ。

レースで勝つために鍛えられてきたV４マシーン、RC30と45。この２台は公道では使い切れないほどのポテンシャルが与えられて市販化された。しかし400ccのRVFは、V４の技術を勝つためでなく、ストリートユースで楽しむことに向けたマシーンといえるだろう。

〝もらった給料はその日のうちに全部使い果たす〟
〝人生楽しくパーッといこう！〟
極端にいえばそれがRVF400の走りだ。

僕がV４マシーンにまたがるときは、目の前にはいつも戦いがあった。だから走りだしたとたんに全開走行に入らなくてはならないRC30と45については、常に厳しい目でマシーンを判断してきた。V４マシーンで〝走りを楽しむ〟なんて言葉は想像したこともない。しかしレースを離れて400のRVFに乗ってみると、V４エンジンの高性能を使い切って走らせることがいかに楽しいかを、少しは実感できたようだ。（丸山　浩）

●異なる楽しさを持つV4。RC45、RC30、NC35

スーパーバイクのベースマシーンとなるRVF（RC45）だが、国内のカタログからはすでに消えている。今回はRC30オーナーズクラブの協力を得て、メンバーのひとりである青山衛さんからお借りした。青山さんの車両は'94年に発売された国内モデルだが、サイレンサーとインシュレーター、そしてコンピュータを輸出用の純正品と交換してフルパワーを得ている。また、旋回性の向上を狙ってリアショックの車体側取り付け部分にスペーサーを入れているのも特徴だ。タイヤはSTDのダンロップD204を装着する（F：130／70ZR16、R：190／50ZR17）。ちなみにSTDの国内仕様の実測重量は、ガソリンなし：206.0kg、満タン：220.0kg。

VFR750R（RC30）はスピードバード（Tel.03-3271-5770）の紹介で柴田章彦さんからお借りした。国内仕様だが、エンジンは１mmオーバーのコスワースピストンとし、スピードバードの4-2-1チタンEX.システムとキャブレターキットを装着して125ps（後輪）を発生するという。前後ショックはSTDだが、ふだんは後輪を17インチにしてリアショックで車高を上げていたため、18インチに戻すと同時に車体の姿勢を補正するためにフロントフォークの突き出し量を減らしている。タイヤはミシュランTX11／23（F：120／70ZR17、R：180／55ZR18）で、フロントホイールはCBR750の3.50×17。STDの実測車重は、ガソリン満タンで211.0kg。

400ccのRVF（NC35）は、国内で唯一カタログにあるV4スーパースポーツだ。登場は'94年１月で、前モデルのVFR400R（NC30）からはシャシーを大幅に変更し、シャシーバランスを見直すことによって限界を高めながら体感性能（運動性と軽快性、そして接地感）の向上を狙っているのが特徴だ。エンジンはNC30をベースとし、自主規制値（59→53ps）に合わせた出力変更や過渡特性の向上を狙ってポート径を含む吸排気系の改良などを施している。また、レンズ面の傾斜を可能とするマルチリフレクターヘッドライトやダイレクトエアインテーク方式を新たに採用している。実測重量は、ガソリンなし：181.5kg、満タン：192.0kg。

V4を選択したホンダのチャレンジ精神

特集の最後に、V4の誕生から今日までを見続けた、ひとりの男の独白を加えたいと思う

1979年、ホンダは'67年を最後に撤退していた世界グランプリロードレースにとうとう復帰した。マシーンはもちろん〝時計のように精巧な〟と評されてホンダを世界中に知らしめた4サイクルエンジンを搭載したもので、しかもこれまでにない画期的なテクノロジーを具現化したものといわれた。ロードレーシングの世界は、すでによりパワーを得やすい2サイクルに移行していたにもかかわらず、ホンダはあえて複雑で重量的にも不利な4サイクルでそれに立ち向かおうとしたのだ。

それは、1959年に初めてマン島TTレースにチャレンジして、わずか数年で世界の頂点に立ったホンダの4サイクル多バルブ多気筒エンジンに対する自信とチャレンジスピリット、そしてなにより、負けじ魂があったからだ。

当時ホンダ本社は、同じ東京でも青山ではなく、原宿の貸しビルにあった。その1階にあった小さなショールームに招待されて我々が見たマシーンは、まさに画期的だった。500ccとはとても思えないほどコンパクトにまとめられたそれは、フェアリングとタンクが完全に一体化した、いわゆるフルカバードスタイルであり、ボディのあちこちにリベットがむき出しにされた、それまでの常識では考えられないようなスタイルをしていた。

4サイクルと発表されたパワーユニットは、ラジエターからの熱気を抜くスリットからかすかに見えるだけで、どんなレイアウトなのかすらわからないものの、恐ろしくコンパクトかつスリムにまとめられていることは見てとれた。このNR500（ニューレーシングの意味）とネーミングされたグランプリマシーンこそ、ホンダのV4史のルーツとして記念すべきマシーンであった。

楕円ピストンと8バルブ、2本のコンロッドを持つ90度V型4気筒という、これまで前例のないレイアウトを与えられたエンジンは、500ccという排気量にもかかわらず、20000rpmを優に超える超高回転と2サイクルに迫るパワー（110psといわれた。当時2サイクルの500ccグランプリマシーンは130psプラス）を絞り出すことに成功していた。クランクシャフトの1回転ごとに爆発する2サイクルに、2回転に1回の爆発という、パワーを出すという点では不利な4サイクルで対抗するには、単純に計算すれば倍の回転数が必要となる。そんな超高回転において充分な混合気を吸入するには燃焼室をびっしりとバルブでうめた多気筒とすることが不可欠だ。しかしレギュレーションでは4気筒までと規制されている。そこで考えだされたのが楕円ピストンであり、これを従来のように並列にレイアウトすればあまりに横幅が広くなることから、V型配置が選択されたはずだし、90度Vならば理論的に1次振動はゼロとなり、要求される超高回転にも有利である。

さらに、並列4気筒というレイアウトが、すでにホンダに追従する日本の他メーカーでも技術的に確立されていたことも、ホンダのチャレンジスピリットに火をつけたわけで、このあたりがいかにもホンダらしいと私は思う。確かにNR500は、グランプリで1勝もできずに、2サイクル3気筒のNS500にその座を譲ってしまったが、そこで培われた技術は、VF750Fに始まるホンダの新しい4サイクル・ロードスポーツマシーンと、そこから発展した歴代の市販車ベースのレーシングマシーンに確実に受け継がれてきている。

並列4気筒というレイアウトではホンダに肩を並べるまでに他メーカーが成長している現在でも、V4というレイアウトにおいて、フィーリング重視のモデル以外でホンダにチャレンジしようという者は現れていない。スーパーバイク世界選手権のタイトルこそまだ手にしていないホンダのV4だが、TT-F1の時代や鈴鹿8時間耐久レースでの圧倒的な速さと耐久性が、他の追随を許さない技術力を持っていることを証明している。

V4でしか実現できない、太いトルクが低い回転域からスムーズにわき出てくるという出力特性は、パラレルフォアでは味わうことができない独特の世界だ。世界グランプリという、コストを度外視して速さを追求することに全技術力を注ぎ込む世界においては、現在すべてのマシーンがV4あるいはV2というレイアウトを採用している。しかもそのエンジンキャラクターは、ライダーがよりコントロールしやすくなるように、クランクシャフトの位相や点火タイミングの変化によって、4サイクルのV4あるいはV2に匹敵するトルク変化をあえて与える方向にされているのだ。

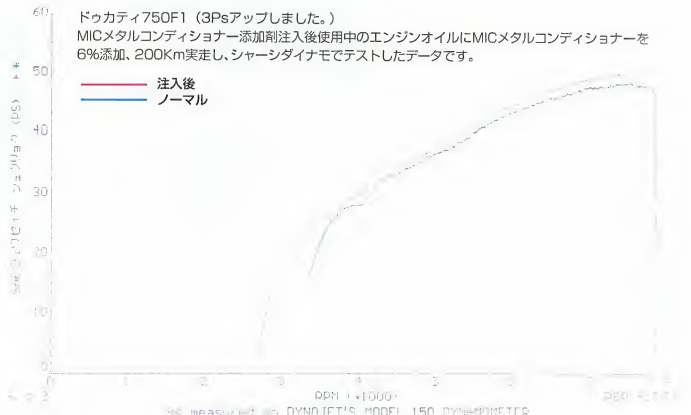
レーシングシーンでV4にこだわるホンダは、すでにV4というレイアウトに関する多くのノウハウを蓄積してきている。だが、そのメリットやノウハウを市販車にすべてフィードバックさせてはいない。運動性やコントロール性といった面で、まだそれらを生かしきっていないように思う。勝手な推測かもしれないが、今回発表したビッグボアの90度VツインVTR1000Fの開発で得られたはずのノウハウ、例えばクランクケースのポンピングロスや、トルク特性がハンドリングに及ぼす影響と対策などが、今後のV4にさらなる飛躍をもたらすきっかけとなるように感じている。（山田　純）

発表直後のRC30で激しくホイールスピンしつつスタートする山田純。彼のこのオートバイに対する評価は高い。

ホンダV4の15年

ミック・メタルコンディショナーがパワーアップ・低燃費を実現。金属分子間に「浸透」し、すごくなめらか,すごく深い,メカに優しい走りが体感できます。

体感!効くぞ。

MIC（ミック）メタルコンディショナーは、シンセティック・ハイドロカーボンをベースとし、ハロゲンを加えたメタルコンディショナーです。金属の分子間にある微細な孔に入り込み、金属表面に科学的バリヤを形成し、分子間結合による強固な皮膜を作るため、潤滑性能を長期間安定して継続させることができます。

MICメタルコンディショナー

効　　果 ●パワーアップ ●伝達効率の向上 ●摩耗の減少 ●ノイズ減少 ●燃費向上 ●オイル劣化防止 ●防錆

使用箇所 ●4サイクルエンジン ●2サイクルミッションオイル ●マニュアルミッション ●オートマチックミッション ●ディーゼルエンジン ●ロータリーエンジン ●デフ

使用方法 ■エンジンオイルに使用する場合

●エンジンが停止した状態でオイルを注入口から注入します。●混合比は、エンジンオイルに対して6%です。●エンジンオイル4リットルに対してボトル1本(240ml)注入して下さい。●MICを使用する前にエンジンオイルを交換する必要はありません。●MICを使用する前に、エンジンオイルを交換する必要はありません。●MICを注入後、約20分程度のアイドリングを続けるか、走行してください。エンジンを停止したままの状態で放置することを避けてください。

■ミッション、デフに使用する場合

●オートマチックミッションには、ATF容量に対して、3%注入してください。●マニュアルミッションにはギヤオイル容量に対して、6%注入してください。●デフにはオイル容量に対して6%注入してください。●MIC注入後は、50Km程度走行してください。

■過酷な条件で使用する場合は、ボイリング法をお勧めします。

※あらかじめ金属に早く浸透させるため、対象物（ミッション・デフ等）をヒートガンやオーブンで64℃～69℃になるように加熱し、塗布もしくはスプレーしてください。

販売店募集中
お気軽にお問い合わせください。

販売元
Kenny.INC　〒400 山梨県甲府湯村1丁目9-37　TEL.0552-53-0636　FAX.0551-28-6704
ZIP.MOTOR.PRO　〒570 大阪府守口市寺方錦通り4-8-13　TEL.06-992-0718　FAX.06-992-0728

通信販売もOK!!詳しくは上記販売元へお申し込みください。

総輸入元 株式会社ハルナ　商品に関するお問い合わせは各販売元または　フリーダイヤル 0120-080-319（ミック）

MENU

定期・不定期連載のページ

今月の登場は6本。瀬谷さんと土方君は無事復帰、AAAの佐藤さんはレーサーを完成させてめでたし。ところで、このページがカラーなのは今月だけです。

●1996／12 No.111

定期・不定期および長期休載中を含む企画

- ●GSF1200のストリートチューン
- ●ハヤシカスタムの"ボルティー改"
- ●ドーバー・ゼロ1を走る土方君のFZ750レーサー詳細
- ●吉村誠也の"工具の話"
- ●CB-Fの改造:丸山浩号と本誌・佐々木号、さらに1台で合計3台
- ●"床の間ヒストリック・レーサー"を造る
- ●瀬谷カメラマンのH-Dスポーツスター改造記
- ●編集部・中村のZ1000 MkIIいじり
- ●本誌グース計画　理想のスポーツバイクを造る(最登場数ヵ月後)

■企画を列記するスペースが足りなくなったため、再登場が近くないと思われるなどの不定期連載を数本外していますが、中止にあらず。また、近々GSF1200のストリートチューンは最終回となる予定だ。

丸山浩のファイナル"F"チューン　第9回

毎月確実に連載を続け(読者の方から、休みの多い本コーナーにあって立派であるとおほめの葉書をいただきました。ありがとうございます)、今月号では車体も完成してしまった丸山号である。しかし、まだ多くのセットアップが残されている。したがって連載はもうしばらく続きます。

編集部・中村のZ1000 MkIIいじり　第2回

なんでも自分でやろう派の中村は着々と愛車の前後ショックをいじっている。暇をみつけての作業だから毎号掲載とはいかないが、そのへんはご勘弁を。今回はフロントフォークのスプリングとオイルの話。このあたりの改善でますますよく走るようになった中村号リポートである。

土方君のFZ750レーサー詳細　第2回

今回のテーマはエンジンだが、メニューがカラーページになったとなると、「ぜひこの写真を使ってください」という土方君からのリクエストがあった。9月号のヤマハ・ジェネシス特集に登場したときに使ったものの類似カットである。軽量化を狙い、ブルーは下地なしで塗っている。

瀬谷カメラマンのH-Dスポーツスター改造記　第3回

瀬谷さんのスポーツスター記事は、すでに完成したカスタムを部分ごとに紹介していくものだ。で、今月はメーターやウィンカー、テールランプといった周辺パーツを主に紹介する。直接走行性能には影響しないとはいうものの、このへんの決め方でルックスは確実に変わってくるのだ。

吉村誠也の"工具の話"　第10回

ソケットレンチの第2回だ。オートバイの整備なら、主力は3/8でよく、小型の1/4や大きい1/2はそれをサポートするためにあるという考え方から、実際にどういったところに何を使うべきかに迫る。などとやっていたら、この項は2回で終わらず、もう1回やることになってしまった。

"床の間ヒストリック・レーサー"を造る　第6回

1960年代の国産50ccレーサーを相当忠実に再現したといっていい出来だと、タイムトンネル当日にかつてのヤマハライダーにほめられて、佐藤さんは大感激。30数年前、少年たちはこうしたレーシングマシーンにあこがれたのだ。金と物は、うんとあればいいってわけじゃないのである。

ハヤシカスタムの"ボルティー改"　今月休載・中間報告

次号でじっくりとお伝えするが、それはそれとしてヘイゴン製リアショックの現時点までを書いておこう。1.6kg-f／mmのスプリングはやはり弱めに感じられ、急遽輸入元のガルーダから1.8kg-f／mmのものを送ってもらい、これと交換した。体重の重い私は、これでかなり具合よしとなったが、それでもダンピングが強すぎる気がした。

再度ガルーダに問い合わせると、なんと(と驚いては失礼か)ダンピングにも数種類があるという、そこで今、もう1ランク弱いものを頼んでいる。これが来れば、まずセッティングは出るはずと期待する林さんと私である。

いじっているうちに、ヘイゴンのショックは安くてよさそうと思えてきた。そこでボルティーだけでなく、ウチの中村のMkIIあたりでもテストしてみようと考えている。(佐藤)

CB-Fを愛するライダーに送る

丸山 浩のファイナル"F"チューン

基本仕様が完成! 残るは足まわりのセッティングだ

丸山CB-Fは、先月紹介した足まわりパーツの組み込みを終えると同時にリペイントも完成
今月はカラーでその雄姿をご覧いただく。あとはハンドリングを煮詰める作業を残すだけとなった
また、浜松でのミーティングに行った報告と、それにたどり着けなかった佐々木CBの話も掲載する

前号はCB1000SFを流用した足まわりのキットパーツを用意したところで終わったが、1カ月間でキットの装着はもちろん、カスタムペイントも仕上がって、今回はついにカラーページで登場。どうです皆さん、とても8年乗り続けたエフには見えないでしょう!

いつもウチのマシーンは派手なペイントばかりが紹介されていたので、ファイナルエフではSTDのイメージを崩さないよう、少しおとなしめでいくことにした。とはいっても、そこはYFデザインの深沢さんによるカスタムペイント。一見したところでは900Fと同じデザインだが、ステッカーなどは一切使用しないでラインと文字にグラデーションを多用しているので、近くで見るとSTDの塗装よりも格段に質感が向上している(ペイントはウィズミーでも受け付けている。写真の仕様は外装一式を送ってもらった場合で約12万円。もちろん車両持ち込みもOKだけど、このときは取り外し料金として5000円が加算されます)。

「なんだ、金をかけたわりには全然雰囲気が変わらないじゃないか」と思う人もいるかもしれないが、逆にそう思ってもらえれば大成功。なるべくSTDのイメージを崩さず、ホンダがエフを進化させていったらこんな形になったのではないか、というコンセプトどおりの出来栄えで、まさに〝ファイナル〟と呼ぶにふさわしいと、我ながら感心しているところである。

今後の課題、ハンドリングの決定

このように、ファイナルエフはほぼ完成したといってよいのだが、しかし最後の仕上げが終わっていない。人形作りに命を入れ込む作業があるように(本当かな?)、バイクにだって最後の仕上げが肝心。それがハンドリングを造り上げるシャシーセッティングなのだ。こう言えばカッコいいけれど、実際には大変地味な作業の積み重ねだ。車体の重心を少し上げてみたり、逆に下げたり。コーナリング中のマシーンの姿勢を決めるために前後ショックのスプリングレートを何種類も試して、それに伴うダンピングフォースの調整を行うといったように、ある種の職人技が要求される。外観的に変化が生じることはほとんどないかもしれないが、カスタムバイクにはこれがとても重要な作業となる。まあ、ウィズミーには腕のいいテストライダーがいることだし(私、丸山のことです!)、ここはじっくりと時間をかけつつ、次回までには自分でも納得のいくハンドリングに仕上げるつもりだ。

そして理想とするハンドリングが完成したら、このフロントまわりをキット化して販売する。フロントフォークはCB1000SFのφ43mm正立をベースに低フリクションパーツと伸び側ダンパーキットを組み込んだスペシャルで、これをCB-Fに組み込むためのステムキットも製作する(ステム長が750/900と1100で異なるため、2種類を造る)。もちろん、これらを装着したときに突き出し量やプリロード、減衰力をどうすればいいかなど、まともに走るようにするためのセッティングデータも取りそろえようと思っている。

しかし、フロントまわりに関してはどこまで用意すればいいのかを決めるのに時間がかかった。ウィズミー・リアアームにCB1000SFホイールを組み合わせるボルトオンキット(おかげさまで注文が殺到しています)は完璧に作成できたのだけれど、ステムはメーターステーやライトステーの形状だけでもずいぶんと多くの意見があり、人によってはシビエのヘッドライトを使いたいとかCB1000SFを流用したい、ウィンカーも小さくしたいなど、あまりにも求める仕様が違いすぎる。だから細部はみんなのセンスにまかせることにした。もちろん、車両を持ち込んでくれればカッコよく造ります。また、今はバーハンドルしか用意していないが、セパレートハンドルも要望があれば考えたい。

いよいよ次号では、足まわりがバッチリ!決まった〝ファイナルエフ〟の華麗な走りがお見せできるはずだ(佐々木さんのCBも早く完成させてよ!)。さらに12月には冬のテイスト・オブ・フリーランスも控えている。こちらでは夏の雪辱を必ず果たすつもりなので、Fゼロクラスをお楽しみに。　(丸山　浩)

9月28〜29日に浜松で行われたCB-Fミーティングに参加

9月28〜29日にかけて、浜松でCB-Fオーナーのミーティングがあったので行ってきました。今回はとてもこじんまりとした集まりだったようで、僕もたまたま連絡をいただき、ちょうどファイナルエフの足まわりが組み上がったので、編集部の佐々木さんを誘って参加させてもらいました（ところが佐々木さんのCBは来なかった。その理由は下を見てください）。

そういえば、CB-Fのしっかりしたクラブが存在するという話はあまり聞いたことがないが、小さな集まりはたくさんあるようだ。実はこの1カ月前にも伊賀上野でエフの集まり（こちらは何度も行われているそうだ）に飛び込みで参加させてもらっている。

今回も例に漏れずかなり個人的な集まりのようだったが、いろいろなエフを見ることができた。たまにドSTDがいると、逆に注目されるところが面白い。前回と今回の両方に参加していたメンバーとは顔見知りになったこともあって、某誌でやっているZミーティングのように全国的に集まることのできるものを企画すれば楽しいのではないだろうかと思ってしまった。

とはいっても、エフ乗りに集合をかけてみてもそれほど集まらないのではないかという心配がなくはない。協調性がないというか、照れ屋というか、団体行動が苦手のようだ。今回のミーティングでも、全員で御前崎に向かう途中で後方の数名がラーメンを食べに行ってしまったようだし。このあたりの行動パターンは、ウチのクラブ、ウィズミー東京にそっくり。まあ、僕自身も集団で走るのが得意ではないけれど…。

それでもガシャガシャと音をたてているエンジンにムチ打って、遠くから高速道路をカッ飛ばしてくる気合の入った人も多いようなので、とりあえず小規模でも、私、丸山浩が主催するミーティングを行いたい。場所は箱根で、冬のテイスト・オブ・フリーランスも終わった12月22日（日）あたりはどうだろう。僕のFゼロ優勝と佐々木さんのCBの完成記念を兼ねて（？）、CB-Fオーナーは集まりましょう／　詳しいことは次号で発表するので、よろしくお願いします。　（丸山）

❶浜松のCB-Fミーティングに集まったメンバーの一部。28人全員が写っている写真が使えなくて申しわけない。特に今回の集まりを主宰してくれた市川晃都さん、あなたがシャッターを押している写真が選ばれてしまいました。当日は天気もよくて楽しかった。
❷ちょっと小さいけど、調子にのってウィリーを披露。ここにいるみんなには、このくそ重いエフがアクセルだけでフロントアップするのがわかってもらえたはずだ（ここまでくると芸人ですな）。

佐々木CBは充電系のトラブルにより、ミーティングへの道中でリタイア

運悪く止まってしまったCB810FタイプIIだが、バッテリーをチャージしただけでいとも簡単に復活した。よって発電系にトラブルを抱えていることは明白で、ウィズミーの北島メカニックがテスターを使って点検したところ、クランクシャフトの右端につくジェネレーターローターに原因があることがわかった。長期間放置していたエンジンだけに、他にもトラブルが発生しそうで少し不安ではある。

丸山さんが浜松のミーティング会場で盛り上がっている9月28日の夜8時ごろ、私は東名高速道路の中井サービスエリアの手前で動かなくなったCB810FタイプIIをひたすら押していた。気温はすでに15℃近くまで下がっていたが、顔には大粒の汗を浮かべていた。「今度のミーティングは佐々木さんも行くって言ってあるからね、みんな期待してるから絶対来てよっ／」と、前から丸山さんから通達されていた私は、750FAに810ccのエンジンをスワップするために車両をウイニングランに持っていくなど、9月上旬から準備を進めていた。11月号の編集作業が終了してからエンジンの積み替えが終了した810FAをウイニングランから引き取り、排気系やリアショックを変更して（このあたりは後日紹介します）ミーティングに臨んだ。

当日は仕事もそこそこに切り上げ、いよいよ出発。ドクター須田チューンの810ccエンジンは、久しぶりの走行にもかかわらず異常はまったく感じられない。順調に走ることを確認したところで海老名SAで夕食を取り、再び走りだしたところで突然ガス欠のような症状が発生したのである。しかし燃料は充分入っているので、試しにヘッドライトを消してみると復調する。だが、それも一時的なもので、すぐに〝ブブブブ…〟と止まってしまった。なんとかたどり着いた中井SAから会社に電話をかけ、偶然残っていた営業の広瀬に頼んでバンで回収してもらい、東京へUターンした。

ウィズミーでメカの北島さんがテスターを使って電気系を調べたところ、ジェネレーターローターの不調で発電量が通常の半分ぐらいしかないことが判明。現在は部品の到着を待っているところだ。浜松に集まったみなさん、申しわけありませんでした。　（佐々木）

本編とは関係ないが、ウイニングラン（Tel.054-645-1248）でCB-Fやカタナにカートリッジ式オイルフィルターを装着するためのアダプターが開発されたので紹介しよう。①がCB-F、②がカタナ用（右は750用）で、STDのフィルターを外してこれらを装着すればいい。価格はCB-F用が9800円、カタナ用が1万5800円（750用はオイルクーラーのフィッティング付きで2万円）。Z用も近日登場だ。

■先月号のP.21で、ボスホスサイクル・ジャパンの電話番号に誤りがありました。正しくは0284-43-1874です。ここに訂正し、お詫びいたします。（佐々木）

Photos : Teruyuki Hirano, Yasuo Sato and Tomohiko Nakamura

中村の Z1000MkII いじり 第❷回

新品タイヤに交換して
Z650用ステムの真価を問う
同時にフロントフォークの
セッティングも行った

●新品パーツでハンドリング向上を目指す

●Z650用ステムによる性能向上を新品タイヤで確認する

僕のMkIIが履いているタイヤはミシュランのマカダム50(F：100／90-19　R：120／90-18)。残すところ3～4分山となったこのタイヤ、10月号のCB750Fとの比較試乗の前に新品にするつもりだった。しかし懐は少々寂しい状態。そこで、〝タイヤが角減りしているのだから、エア圧を高めにすればタイヤをラウンドさせることができるのではないか（無理な相談)〟と思い、F：2.5kg／㎠、R：2.7kg／㎠(指定は、F：2.0、R：2.25）として試乗に臨んだ。

この様子は10月号の、佐藤、佐々木、僕の試乗記を読んでいただくとして、結果は〝MkIIのハンドリングはちょっと癖がある〟となった。だがZ650用のステムに交換することで、内側に切れ込む傾向がほぼなくなり、3人とも〝よくなった〟という結論を出した。しかし後日、岸田に乗ってもらうと、「前のほう（タイヤは7分山で、STDステム装着時)がよかった」と言う。この意見はもっともだ。好印象を得たのは、すり減ったタイヤという同一条件で向上したにすぎない。

オフセットを少なくした場合のハンドリングの変化という点では、10月号のやり方で間違いではないと思うが、オートバイのハンドリングは減ったタイヤでは語れない。ステムはZ650用のまま、タイヤを新品にすればさらに操縦性がよくなって当然だろう。

その時点（タイヤを新品にしてからの走行距離は約12000km）でのタイヤが要交換であるのはだれの目にも明らかだったが、一体どのくらいで替えておくべきだったのか。そこでミシュラン・オカモトタイヤへ出かけて、タイヤの寿命について聞いてみた。

詳しくはキャプションに書いたが、ひととおり見てもらった後で、「何kmで替えるべきだったんでしょうか」と聞くと、「中村さんは何kmでハンドリングが変わったと思いましたか」と逆に聞かれてしまった。「だいたい8000kmくらいです」と答えると、「じゃあそこで替えるべきです」という言葉が返ってきた。ハンドリングが悪化したらタイヤを替える。なるほどもっともだ。

さて、同一銘柄、同一サイズ、そして指定空気圧とした新品タイヤで走ってみる。乗り心地がいい。サスペンションが前後ともよくなったかのようだ。切り返しで少し重いかなという感じもする。新品タイヤは最初よく滑るから、その日は注意してゆっくりと走っただけで、その程度の印象しかない。

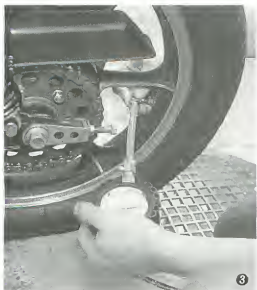
3～4日たつとだんだん皮もむけてきたので、少しずつペースを上げていく。まず最初に気づいたのは、路面のうねりに対する強さだ。今までは轍(わだち)に足をとられるとそれを収めることができず、しばらくロデオ状態になっていたのだが、今度はすぐに収束する。ステムを替えたときも同じように思ったのだが、さらにプラスといった感じ。しかし縦ミゾには相変わらず弱い。小刻みに左右に揺れる。これは同じタイヤのCB750Fでは表れなかった症状だ。それほど大げさなものではないのだが、疲れているときはちょっと怖い。

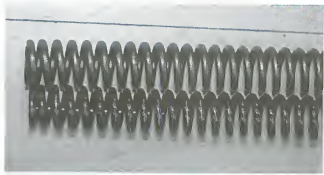
問題の内側への切れ込みだが、正真正銘ゼロになったと思う。ステムを替えたときも切れ込みが消えたと思ったが、今考えるとそれは思い込みだ。狭い路地を走っているときによくわかるのだが、イン側のハンドルを前に押し出すようなことをしなくていい。まさしくニュートラル。多少の切れ込みがあったほうがきっかけがつかみやすく、曲がりやすいのではないかと考えていた僕だが、ところがどっこいそんなことはなかった。素直に動いてくれるにこしたことはない。

高性能ショックユニット、マグホイール、その他どんなにいいパーツを付けても、地面と接地するのはタイヤである。部品を替えて云々と言う前に、新品タイヤを装着するべきだった。とはいえオフセットを減らし、トレールを増やした効果は確かにある。そのことは10月号にも記したが、STDの持つ軽快さを失うことなく、落ち着きあるハンドリングの実現。タイヤを替えてようやくこのステムの真価がわかった気がする。

タイヤを診断してくれたミシュランオカモトタイヤの皆さん。左から技術サービス課の西山さん、販売部の西野さん、マーケティング部の石川さん。忙しいなか、どうもありがとうございました。

	旧		新	
	F	R	F	R
溝の深さ	0.6mm	0.5mm	4.2mm	5.5mm
外径	656mm	662mm	663mm	674mm
幅	96.7mm	118.7mm	96mm	117.6mm

減ったタイヤと、100kmほど走行した新タイヤのデータ。古いほうが、溝、外径が小さくなり、幅は太くなっている（いわゆるタイヤの成長というやつだ)。また重量は、旧/F：4.3kg、R：6.5kg、新／F：4.6kg、R：7kgと、前後で0.8kgしか減っていない。これではバネ下の軽量化？という言い訳もできない。

❶MkII用STDのオフセット60mmに対して、オフセット50mmとなるZ650用ステム。トレールは87.7→98.7mmとなった。10月号ではフロントフォークとタンクが干渉する可能性があると書いたが、後の調べでは大丈夫だった。しかしすき間はわずかなので、タンクのマウント部に張ったラバーはそのままにしている。またZ650用とMkII用は鍵穴の位置が違うのでハンドルロックはできなくなる。
❷スリップサインに突入したタイヤ。これはフロントだが、リアも大差のない状態だった。交換が必要であるのは言うまでもない。
❸タイヤと同じく大事なのはエア圧。空気圧によってもハンドリングは変わる。「街を走っているバイクを見ると全然空気が入っていないバイクが多く、嘆かわしい」と佐藤は言うが、実はその下で働く僕も今まであまり見ていなかったのだ。しかし今回いろいろテストしてみて重要性を確認した。現在の空気圧は、F：2.1kg／ℓ、R：2.35kg／ℓと、5%、4.4%増し。エアゲージはそんなに高価ではないが、持っていないならガソリンスタンドでもみてくれる。
■タイヤの寿命はハンドリングが悪化したとき、というのは本文中にも書いたが、これは、何年、何kmと、言えるものではなく、保管／使用状況によって変わるものだ。タイヤの中央の溝にはスリップサインがあるが、これはあくまでも目安である。2輪用タイヤの交換時期は4輪用のように溝が目安にはならないのだ。経年変化による、硬化、サイドウォールのヒビなどは、当然要交換。オーナーがハンドリングの変化を察知し、新品時のハンドリングから極端に悪くなったら、山があっても替えるべきなのだ。空気圧については、上下させるとしても指定からプラスマイナス10%以内。ちなみに僕が行った、F：25%、R：20%アップについては、「そこまでしないとハンドリングがよくならないなら、そのタイヤは寿命です。交換しないと本来のハンドリングには戻りません」とのことだった。

●スプリングの交換と、フロントフォークオイルのセッティング

	旧	新
0G	182mm	182mm
1G	144mm	148mm
乗車1G	127mm	132mm

■上が新品のスプリング（536.5mm）、下がいつから使っているかわからないスプリング（535mm）。もちろん反対側を揃えての撮影。
■スプリング単体での実測では1.5mmの差があるが、両スプリングをフォークに入れ、アンダーブラケット下からダストシール上までを計測すると、0Gではなぜか同じ182mm。無論、1G、乗車1Gでは、古いスプリングのほうが多く沈んだ。つまりヘタっているのだ。

これまでのフロントフォークには、1979年以来無交換の可能性が高いSTDスプリングと、カワサキ純正G-15のオイルが入っていた。大きな不満はなかったが、リアとのマッチングには問題があった。リアショックについては7月号に書いたとおり、バネレートは適正だがダンピングがわずかに高い。そのため気をつけて観察すると、リアを軸としてフロントが動くといった感じなのだ。もう少しフロントをジワッとさせたい。

しかし、オイルでダンピングを強くする前に、まずはスプリングを替えてみることにした。スプリング単体で長さを計測したところ、535mm。使用限度は527mmだからまだ許容範囲だが、MkII本来の性能を味わいたいなら、新品に替える価値はあると思った。

オイルはそのままに新品スプリングを組んで走ってみたところ、トップブリッジが妙に高い（上の表にある計測では、乗車1Gでは5mm高い）。まあ、いやなら突き出しを増やせばいい。また、スプリングがせわしなく動いて気になる。明らかにダンピング不足。スコーンッと沈んで、スパッと戻り、落ち着かない。乗りにくいほどではないが、もう少しダンパーでスプリングの動きを規制したい。やはりオイルの粘度をあげてみることにした。だが、カワサキ純正ではG-15以上の粘度がない。そこで20という表記があるフォークオイルの中からBPを選んだ。しかし、番号が同じでも、粘度が同じとはかぎらない。だから、カワサキG-15でこうだったから、BPでは17あたりかな、という考えは通用しない。とりあえず同じ番号15を作ってみた。

このオイルを入れてフロントフォークをストロークさせせると、番号こそ同じ15だが全然違う。粘っこいのだ。あんまりジワッとしているので、古いスプリングを入れたかと思った。しかし走りだすと、予想に反していい。手でストロークさせているぶんには、スコッスコッと動く以前のほうがいいようにみえるのだが、走ってみると断然こちらのほうがいい。路面の継ぎ目、ギャップを通過したとき、感触は伝わってくるが衝撃は伝わってこない。前後のバランスも悪くない。フロント、リアともジワッとした動きになり、どちらかを軸にして動いている感じはない。また、しばらくしてから気づいたのだが、路面とタイヤの密着度が高く、情報が常に入ってきて不安になることがない。

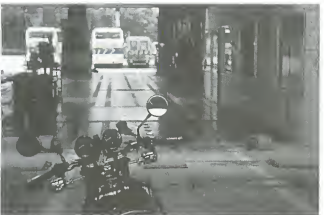
もうひとつ驚いたことがある。僕の通勤道路で深夜なら80km／h＋αが出せる、下って上る道がある。リアショックについては、下りで加速をつけて、上り切ったところでジャンプ、その後の収束をテストしていた。ところがフロントフォークがよくなったら、そこでは飛ばない。最初あまりに不思議な感覚だったので、もう一度戻ってやってみたが、やはり飛ばない。わずかに路面と離れるだけで、すぐ元どおりに走っている。当然、すぐ次の動作に移れるので危険度はぐっと低い。この道でのジャンプ具合はリアショックが問題だと思っていた。まさかフロントフォークのセッティングでこういう結果になるとは思いもよらなかった。予想に反して、フォークオイルは一発でOKとなった。

ここで、ステム交換時にクレーム？をつけた岸田に乗ってもらう。「よくなってる。切れ込みもない。これだっら多分初めての道でも怖くないね」と岸田もついにOKを出した。べつに岸田を基準にセッティングをしているわけではないが、自分の決めた仕様を他の人がOKと言ってくれればやはりうれしい。ショックにしても、キャブにしても、ひとりで黙々とセッティングするのもいいが、人の意見を聞きつつやるほうが面白いし、成果が上がるのも早いのではないだろうか。

フォークオイルを替えてからの感想は、どこまでが新品スプリングの影響で、どこからがオイルによる結果なのかはわからないが、相乗効果もあるのだろう。フロントまわりが決まってくると、気持ちがいいだけではなく、速く走れるようになった気がする。路面の状況が手に取るように（ちょっと大げさ）わかるのだから、自然とペースも上がってくるようだ。

粘度	混合比	
	＃0	#20
＃0	100%	0％
＃5	70%	30%
#10	40%	60%
#15	20%	80%
#20	0％	100%

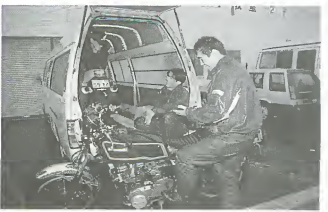
今回使用したBPのフロントフォークオイル。混ぜて使うことが前提で、＝0と＝20しかない。＝10を作るときの混合比は、50%：50%と思うのが普通だが、40%：60%とある点に注目されたい。この2本があれば、＝0～＝20までを作ることができ、例えば＝13という粘度も製作可能だ。ただし混合作業を慎重にやらないと、＝15を作ったつもりが、＝14や＝16になっている可能性もある。

●ユーザー車検とダッチランの話

9月にユーザー車検に初挑戦してきた。ほぼSTDの僕のバイクゆえに、特別なことは何ひとつ行っていない。陸運局での流れを把握しておくべきかと考えたが、何も考えないで行ってどこまでいけるか自分を試すほうが面白そうなので、〝レッツユーザー車検〟などという、いかにも役に立ちそうな本は一切読まなかった。

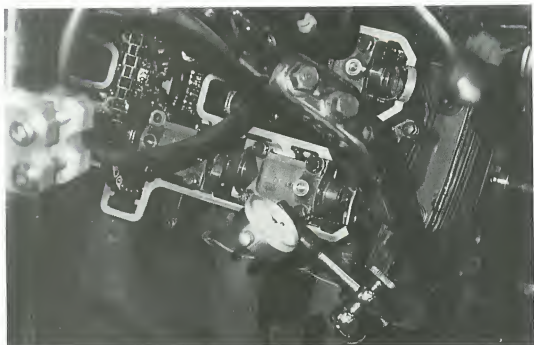
当日は9時に練馬の陸運局に着き、隣の代書屋に行って書類を作成してもらう。どこへ行けばいいかわからなくなり局員に聞くときちんと教えてくれる。最近のお役所は意外にも愛想がいい。そして検査ラインへと入る。ブレーキのチェックを終え、ボルトの緩み、ウィンカーの点灯などを確認されるが、このへんはふだん普通に走ってるから不具合はなかった。

次は一番の難物といわれる光軸である。指定された白線ぎりぎりに前輪を据え、ライトをハイビームに切り換える。横からこれに光を当ててくださいという物体が登場した。上の電光掲示板には上下左右という文字と、光という文字、○と×の表示があり、×が何度もついた。光軸検査の場所を越えたところにある窓口へ行くと、「光量が全然足りないよ」と言われる。ツナギを着たメカニックの人々を見ていると、エンジンの回転を上げて光を強くしている。なるほどと思い再度チャレンジ。5000rpmまでひっぱるも、×。「お兄さん、ぜんっぜん光量足りないよ。バルブかバッテリー替えないとダメ」　それならと、近所のカー用品店へ駆け込んでヘッドライトバルブを買い、すぐさま装着して3度目の挑戦。しかし、またしても×。「光量は充分なんだけど、光軸が上にずれちゃったよ」と言われ、がっくりくる。しかしカウルのないバイクだから光軸調整は簡単。やや下向きにするがまたしても×。「ちょっと左向いちゃったねえ」　結局このようなやり取りを7回繰り返して、ようやくOKとなった。

かかった費用は、自賠責保険代(24カ月)：2万7800円、検査登録印紙代：1400円、重量税印紙代：5000円、これに加えて書類作成代行手数料：1300円、整備手帳：1500円、ヘッドライトバルブ：4500円(今考えると異常に高い)の、合計4万1500円。安く上がったと思いつつ、ふだん自分でチマチマいじっているからこそ、車検のときくらい信頼できるショップにみてもらうべきだろうか、とも思ってしまった。

下の写真は9月22日の仙台ハイランド。ダッチラン初参加、サーキット初走行の期待に胸を膨らませていた僕だったが、当日はコース上に川ができるほどの大雨。カッパを着込んでの走行は非常に怖かったが、楽しかった。こうしてみると大雨の中ですら、広瀬、岸田、僕、この3人の顔が異常に楽しそうだ。晴れていればもっと楽しいにちがいない。（中村友彦）

Photos：Teruyuki Hirano

D.O.B.A.R. ゼロ1クラスを走るFZ750の詳細

第②回

気合いを入れて、エンジンを組む！

レース用だからって、土方号ことファントムFZのエンジンは極端に特別な部品は入っていない。あくまでSTDパーツ重視でも、レース使用を前提にした工夫と気合いは盛り込んである

●クランクとバルブのクリアランスにこだわる

❶プラスチゲージは細い樹脂の棒で、クランクピンとクランクジャーナル部などに置いて規定トルクで組み立て後、分解。つぶれた幅のいちばん大きい部分を付属ゲージと照合してクリアランスを読む。クランクシャフトの標準オイルクリアランスは0.020〜0.044㎜で、使用限度0.08㎜。同じくクランクピンは0.032〜0.056㎜で、使用限度は0.10㎜。
❷FZは吸気バルブが小さいうえカムホルダーも干渉、幅狭のシックネスゲージが必要だ。
❸調整に手間のかかる内シム式だが、分解時にパーツを整理すると作業はスムーズ。使っているシムのサイズは必ずメモする。シムは新品を買うのではなく、手持ちのものの入れ替えでもかなり対応できるが、各バルブのクリアランスは極力均一に調整したい。吸排気バルブとも？シムは共通だが、。標準クリアランスは排気側が0.21〜0.30㎜と、吸気側の0.11〜0.20㎜よりも大きいが、今回は排気側0.25〜0.30㎜、吸気側0.15〜0.20㎜にした。

クリアランス調整でパワーを引き出す

前回は、T.O.F.ドーバーゼロ１クラスに出場する４サイクルエンジンのパワーアップの切り札として、上限排気量850ccを超えない範囲でのボア・アップについて紹介した。それと同時に掲載した使用パーツとスペック一覧表を見ての感想はどんなものだろう。

FZマニアの読者の中には、パワーアップの秘訣を見つけてやるぞ！なんて、気合いを入れて読んでみたら、840ccボア・アップとシリンダーヘッドの簡単な段差取り以外は、FZのSTDパーツで組み上げられたエンジンに拍子抜けしてしまったかもしれない。

でも、STDパーツ主体のエンジンなりに、そこはレース専用ということもあって、各部のクリアランスなどを確認していねいに組み上げてある。今回はそのポイントをまとめてみた。FZのエンジンだけでなく、他の４サイクルエンジンのオーバーホールにも通じる基本的なことなので参考にしてほしい。

エンジンを組む場合、僕は基本的にメーカーのサービスマニュアルを参考にしている。ただし、FZだけでなくFZR750R（OW01）のサービスマニュアルも合わせて活用することが多い。これはFZR750Rのエンジンは FZ750との共通点があり、しかもレーシングユーザーのための解説がていねいなのだ。また、締めつけトルクなどの数値も、FZ用マニュアルでは0.8〜1.2kg·mなどと幅を持たせて記載しているのに対して、FZR750R用は同様の個所で同寸法のボルトを1.0kg·mと的確に表示してあり、作業に迷いがなく気持ちもいい。

さて、実際のエンジン組み立て作業だが、最初はクランクケースから始める。俗にいう腰下だ。ミッションはシフトドラムや本体に問題がなければ、エンジンオイルを塗布して通常どおりセットする。このFZではミッションは中古のエンジンから流用して３年になるが、ガタもなく使用上の問題は今までのところない。

スプリントレース用だからパワーロスを嫌い、スターターと発電機関係は取り除いてある。あとは、クランクとコンロッドを組み付ければクランクケースは完了したも同然だ。ただし今回は、クランクシャフトとケース側軸受け、同じくクランクシャフトのコンロッドジャーナルとコンロッドそれぞれのメタル合わせ（プレーンベアリングの選定）を、過去の経験を加えて、しっかりとクリアランスを測定して組み上げた。

というのも、以前はマニュアルに従ってクランクケースアッパー部に記入されたケースジャーナルサイズ番号から、クランクシャフトに打刻されているジャーナルサイズ番号を引き算して求められるクランクシャフトメタルを使用していた。ところが、そのエンジンを分解するとメタルの当たりはきつく、表面が擦れて傷ついていた。そしてコンロッドメタルも同様だった。本来、エンジンが回っているときにはクランクシャフトは油圧で浮き上がりメタルとは接触しないはずだから、オイルクリアランスの不足は明白だった。

それが原因でエンジンがすぐに壊れることはないが、馬力をロスしていることは確かだ。これを解消するために、今回は１サイズ（0.01㎜）クリアランスの大きなメタルを選定。そのうえでプラスチゲージをクランクシャフトに置き、一度コンロッド大端部とクランクケースを規定トルクで組み上げ、再度分解してクリアランスを確認している。これが正解で、ほぼ標準オイルクリアランス内でやや大きめの値を示していた。

この作業が終わってからヤマハ系のレーシングチームから聞いた話では、FZ系のエンジンのクランクメタルは当たりがきついことが多いそうだ。そのため、レース直前などで慣らしなどが充分にできない場合は、５種類あるクランクメタルでいちばんクリアランスの大きい、クランクメタル番号１＝色別・青のメタルを全部のジャーナルに組むことがあるという。５種類用意される各メタルのクリアランスの差が0.01㎜なので、最大と最小クリアランスの差は0.04㎜となる。したがって最もクリアランスの大きなメタルを組んで、クランクジャーナルの標準オイルクリアランス0.02〜0.044㎜からはずれることがあっても、使用限度の0.08㎜はまず超えないとの判断からだろう。

こうしてクリアランスをしっかりと調整したクランクとコンロッドをクランクケースに収める。あとはマニュアルの手順に従って、内側から順に徐々に外側のボルトに向かって規定トルクでケースを締めつけてやる。こうして出来上がったクランクケースに、クラッチ、オイルポンプなどを組み込めば下まわりは完了だ。

●エンジンの分解、組み立てには、パーツ以外にケミカルも必要

使用エンジンオイル4CRとの相性、入手性、信頼性から和光ケミカル製品を使用。左より、100%化学合成油4CR-40：１万1200円／４ℓ、浸透潤滑剤ラスペネL：1500円、ブレーキパーツクリーナーBC-8：1500円、二硫化モリブデンスプレーモリコンパウンド：2500円、スプレー式液状シリコンガスケットメイク：3600円。4CRはエンジン組み付け時に各部に塗布。5W-40と15W-50があるが、基本成分が同じため混合可能（レースで便利）。モリコンパウンドは、メタルなどの組み付け時にモリブデンオイル塗布の指定場所に使用。ガスケットメイクはクランクケース合わせ面などのシールに使う。

前回詳しく紹介したピストンとシリンダーを載せて、いよいよシリンダーヘッドの組み付けに入る。

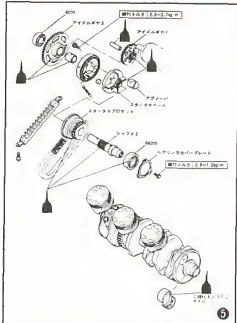
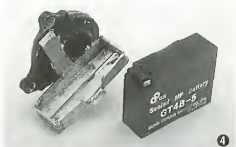
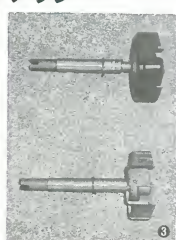
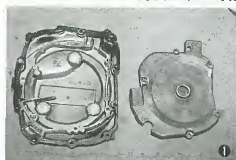
シリンダーヘッドもパワーを確実に発揮するうえで重要な場所だ。といっても極端に変わったことはしない。バルブのすり合わせも当たり面の幅もマニュアルどおりに行う。今まで過去3回新品バルブに交換、すり合わせを行っているが、バルブシートの修正も必要なく、適正な当たり幅がでる優等生ヘッドだ。

よくチューニングアップの方法として、バルブ面の当たり幅を小さくして密着圧力を高めたり、バルブの当たり面を傘の外に持っていき、燃焼室の実質的容積を小さくして圧縮を稼ぐといった手法を耳にするだろう。しかし、数多くの練習からレースまでを1基のエンジンで通すサンデーレーサーとしては、ヘッドとバルブの耐久性を重視して標準的なバルブの当たりとしている。バルブの高熱をヘッドに逃がすこの部分で冒険はしたくない。その場合、マニュアルの標準値はエンジンを最も快調に導く確実なデータだと思える。

そして最後にシリンダーヘッドをシリンダーに載せ、カムシャフトを組み、バルブクリアランスの調整を行うが、マニュアルに記載される標準範囲内でやや大きめにバルブクリアランスを取るのがレーシングユースのエンジンの基本だ。これを意外に思う人もいるだろう。確かにバルブクリアランスを大きくすると、バルブの動きは、本来カムシャフトが意図するそれより、作用角、リフト量とも小さくなる。パワーを追及するレーサーとしては、クリアランスを詰めてそれらを大きくするのが本来の姿にも思われるかもしれない。

しかし、高温にさらされるバルブは熱によってシリンダーヘッドより明らかに大きく膨張してバルブクリアランスを詰める可能性がある。バルブクリアランスが小さくてその膨張を逃がし切れないと、バルブは開いたままとなり圧縮が落ちてパワーダウンを招く。その予防策としてクリアランスを大きめに取るわけである。これはプロダクションレーサーなどでは一般的な方法だ。

とまあ、派手なスペシャルパーツはないが、少しでもエンジンが気持ちよく回るように努力している。またパワーを有効に使うために、車体にも金をかけずに手間をかけていろいろやっている。次回以降は、そんな話をしちゃいます。　　　（土方大助）

●軽量化、簡素化、整備性を上げるためのシェイプアップ

❶クラッチカバー（本体約600g）の内側にはブローバイの減圧と消音のためアルミ鋳造のブリーザーカバー（ネジ類、ガスケットを合わせて約400g）が付く。ここを現物合わせで造った3mm厚17Sアルミ板（約300g）に変更（10月号P.56参照）。
❷上記の仕様には、SR400に使われるブローバイ返し（約200g）の追加とクランクケース側のブリーザー通路とクラッチケースを貫通するφ10mm程度の穴を開ける必要がある。
❸ウォーターポンプインペラ、上の黒い樹脂製がFZ用、下の錆びた金属製がFZR用だ。性能向上をもくろみFZR用の採用を考えたがボツ。同形状でFZの倍以上の重量があるのだ。
❹ヤマハスクーター用MFバッテリーのみを電源とする。重量は1040gとスタンダードの1/3以下。フル充電で1時間以上の走行が可能だ。
❺スプリントレーサーなので、発電機、セルに加え、エンジン内部にあるそれらの駆動システムも不要。さらに付属するハーネスなど加えると、エンジンだけで優に米1袋分以上（10kg）は軽くなる。

番外！5バルブエンジンのパワー向上を目指した成功と失敗

キャブでパワーアップ成功！

出力向上にキャブの効果は大きく、T.O.F.でもFCRやTMRなどの高性能キャブを多く見る。このFZでも初期はSTDのミクニBDS34だったが、途中からスゴーキットのBDS34改37を使用。口径の増大により、5000rpmから上で常に5ps以上出力が向上。このBDS改のパーツはFZR1000(2GH)と共通なので、そのキャブ自体を流用しても同じ効果が期待できる。負圧式ならではの扱いやすさもこのキャブレターの魅力だ。

しかしこのBDS改も、8月25日に参戦したTIのウルトラネイキッド決勝で転倒し、藻屑となった。これを機会にミクニTDMRφ40mmを装着することに決定、今度の目標は、常用回転域で10ps以上のパワーアップだ。

カムシャフトでハマった！

以前にカムをFZR750R（OW01）用に変更したことがある。カムプロファイルを見ると明らかに高速型であり、高回転域でのパワーアップが期待できた。同時に互換性のあるYZF-SP用のカムも候補になったが、最大バルブリフト量がFZ用より1mmも増えることからバルブクラッシュを心配し、OW01用カムを採用した。

ところが国内仕様OW01の最高出力回転数9500rpmを参考にしたため大失敗。実際のOW01はタコメーターのレッドゾーンが13000rpm。つまりOW01のカムは超高回転に対応する設計だったのだ。そのためカムタイミング（バルタイ）を正確に測り、かつタイミングを1～2度に進ませる試みを行い、同時にキャブセッティングを追いかけたが結果は出なかった。最もよかった状態でもFZR750（1FM）のカムに対して、ピークパワーが同等、それ以下の回転では勝負にならない状態だった。本来なら電気系や、11500rpm前後でリミッターが作動するFZのイグナイターにも手を入れる必要があった。これはパワーアップにおける今後の課題だ。そして、いつかはOW01カムに日を当てたい。

		FZ750	FZR750	FZR750R
吸気バルブ	開き：B.T.D.C.	33度	32度	37度
	閉じ：A.B.D.C.	63度	52度	67度
排気バルブ	開き：B.B.D.C.	63度	59度	67度
	閉じ：A.T.D.C.	33度	29度	37度
オーバーラップ		66度	61度	74度

❷

❸

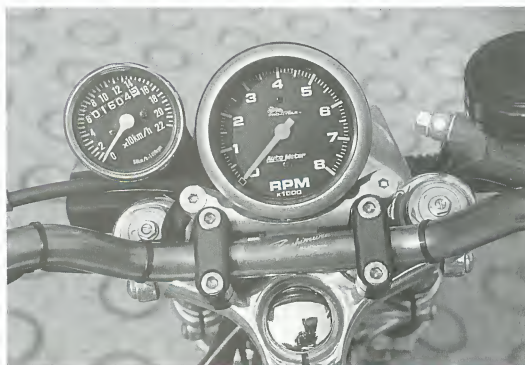
❶右がFZR750（1FM）、左がFZR750R（OW01）のカムシャフト。OW01のカムは作用角の大きさだけでなく、バルブリフトの立ち上がりも早い形状を持つ。大きな肉抜きによる軽量化も魅力的だ。
❷❸FZ、FZR、OW01のバルタイ。数字はゼロmmリフト（リフト開始時）を示したもので、バルタイ計測には不向き。これを基に、カムのロブセンター（頂点）が、クランクに対して、吸気側なら上死点後（ATDC）、排気側なら下死点後（ABDC）何度に合わせるかで決める。ちなみにFZやOW01では、ロブセンターを105度に合わせる。ただし、これは絶対ではない。ファントムFZのエンジンはトルク重視のFZRカムを使用。バルタイは排気側を組み付け目安のポンチに合わせ、吸気バルブのタイミングをシリンダーの面研でたるんだカムチェーンを利用して、標準より少し早めに開くようにセッティングしている。狙いは吸気バルブを早めにして開けて混合気を入れ、排気バルブは通常どおりに開けて燃焼圧力を逃がさないためだ。
❹BDS34改37キャブレター。本文に書いたように、TIのレースで転倒したときにエンジンから外れて空を飛び、ポンコツと化した。
❺カムによるパワーの差。11000rpm常用では高性能と思われたOW01よりもFZRのカムが有効。ピークが同じでもFZR用がいい。

チューニング道の達人 瀬谷カメラマンのH-D(スポーツスター)改造記

第❸回

●メーター、ハンドル、レバー、ウィンカー、ランプ等々編

**オートバイに取り付けられるパーツというものは、もちろん、ひとつひとつに独自のカタチがある
でも、それらを車体に装着したとき、全体として格好よく見えるかどうかが問題なのだ
ということは、小型国産車用をハーレーにセットしたら2階級特進ということもある。要は眼力だ!**

Text and Photos : Masahiro Seya

真ん中にオートメーターのタコメーターを配したのは大胆なレイアウトかもしれないが、とても気に入っている。黒地に白のポップな感じの文字で、線は黄色、針は赤と、いかにもアメリカ的な感じだ。そういえば、バッテリーがパンクしたとき針がグルグル回りだし、思わずヒエーと声が出たことを思い出した。でも、それで壊れたわけではなく、快調に動いている。構造のことは特に調べているわけではないのでなんともいえないが、そのうち調べてみるつもりである。低回転では針が飛ぶのではと思うぐらい振れることに関しては、少し気になる。基本的には雨の日も平気だが、防水もきちんとしておいたほうがいいようだ。例えばバスコークなどのようなシリコン系のシール材を塗るのがいいだろう。

個人的なことで大変恐縮ですが、生まれて初めての写真展の準備や毎月の渡米、あるいはその他もろもろの仕事などで超々多忙の日々が続いていました。この連載を楽しみにしてくれている読者の方々には、2度の休載で大変ご迷惑をかけましたが、連載を再会いたしますので、なにとぞ、よろしくお願いいたします!

さて、連載3回目はメーター関係やハンドルまわり、そしてヘッドライトとウィンカーなどの話でいく。

これまでに何度もスイッチまわりのことに触れてきたが、改めて言おう。スイッチは国産にしたほうが走りに集中できると…。ボクのはホンダ製(たぶんVFRのものだと思う)で、黒い文字盤に白文字。キルスイッチも同様である。キルスイッチの赤を除いてボタン類がすべて黒なのがいい。というのも、できるだけ目に入るものは目立たないほうが好きだからだ。だからハンドルだってガンメタのアルマイト処理をしたヨシムラ製にしたし、ハンドルブラケットもブラックアルマイト処理のミスミスペシャルなのだ。

そう、仕事場はいつだって見た目もすっきり整理しておいて、初めて気持ちよい仕事、つまり走りが楽しめるってものなのである。そうはいっても本音をいうと、実は気に入らないところがひとつあるのだ。それはスピードメーター。なぜかそうなるかというと、タコメーターはオートメーター製の立派なヤツなのに、小ぶりのスピードメーターというと、こんな感じのミニメーターしかないからなのである。この製品はボッシュ製でなかなか品質自体はいいものなのだ。が、しかし、汎用品だけにボッシュさんには申し訳ないけどやっぱり似合わない。バラして文字盤を書き換える手もあるかなと思いよく見ると、ステンレスで実にしっかりできていて、カシメが強力なためシロートレベルではなんともしがたく、あきらめた。特注という手も考えたが、メーターひとつにそこまでやるかというふうに自問すると、うーんという声しか出てこなかった。それでも、いつも目に入っているところだけに、そのうちなんらかの改善を考えるつもりではいる。

そういえば、このタコメーターは実に気に入っているもののひとつだ。スイッチオンで針が0のところにピッと瞬時に戻り(スイッチを切ってもいつも同じところで針が止まらない。例えば4000だったり1500だったり。それが実に妙だが)、エンジンをかけるとアイドリング付近を境に、2000rpmほどの幅で針が大きく振れるのだ。アイドリングの正確なところがわからないが、まあ、いいかって感じだ。ところが回転が上がると針は振れることはなく、実に正確に回転数を表示する。この落差?がなんともたまらない。

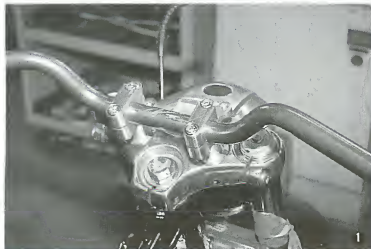
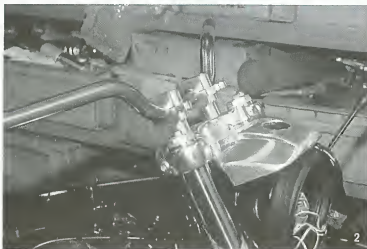
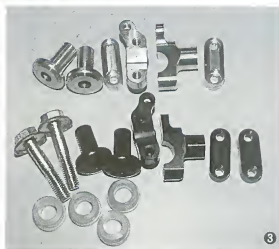
ヘッドライトはSTD、ウィンカーとテールレンズはAX1用の純正品。ウィンカーやテールレンズの取り付けには苦労した。だが、全体のスタイルには似合っていると思うがいかがだろう。短期間の製作にしては満足しているが、ボクのことだからそのうち、って可能性もあるから怖い。いずれにしろ、走りを楽しみながらさらに改良すればいいのだから、一気にカスタムをやるってのも、見極めにはいいのかもしれないね。

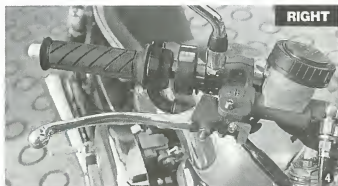
■回転計はオートメーター製でお気に入り、だが、これに合う速度計がない

❶下がSTDのタコとスピードメーター。上がボッシュ製のミニスピードメーターで右がオートメーター製のタコメーター。タコのハーネスはモトライフの奥川さんにやってもらった。STDに付いているインジケーターをなんらかの方法で移植するつもりだったが、面倒くさそうだったので簡単にあきらめた。なくてもなんの問題もないし…。

❷ボッシュ製のミニ速度計。これとほとんど同じデザインのデイトナ製もあるが、性能的にはどちらも同じようだ。いずれにしても、汎用品だからというわけではないが、スポーツスターには見た目が完璧に合わないのが難点か。正確なテストではないが友人のバイクに同行してもらい、80、100、120km/hをチェックしたが意外と正確。だれかオートメーターと同じ文字盤のデザインにしてくれないかなあ。

❸スピードメーターを裏側から見たところ。本当はステンレスのボディだったのだが、タコに合わせて艶消しブラックにした。ケーブルはSTDにこだわったが、おかげで取り付けネジがまったく合わず苦労した。長めの真鍮のアダプターをミスミの木下さんに造ってもらう。ケーブルの中のワイアの四角いところがメーターにキチンと入り、うまく回るまでアダプターを少しずつ削るのだ。結局アダプターの長さは7mm〜8mmほどに。でも問題なく針は動くし、トラブルはない。ケーブルの太いところには、15cmほどの長さで薄い鉄のパイプが中に入っており、曲がりがきつく取り付けにくいため、力任せで曲げておいた。

■ハンドルバーは走りに直結する。ルックスよし、位置なおよしの製品を選びたい

❶製作中のハンドルまわり。早い時点でハンドルはヨシムラのジュラルミン製ガンメタアルマイトに決めていた。アングルや自分のポジションにピッタリだろうと予想がついていたからであり、仮留めの状態でもそれを再確認できた。ハンドルブラケットは10㎜オフセットしたものをフランクさんに造ってもらう。この時点では削り出したままのものが付いているが、完成時にはブラックアルマイトに交換した。

❷メーターや補器類が何も付いていないとバランスがわからないが、この時点ではなんの不安もなく作業を進めていた。あとで気がついたのだが、ほとんど同じ仕様で組まれたフランクさんの883がいつも近くに置いてあって、それを見ていたからなのである。ちなみに、STDのヘッドライトは約10㎜低く取り付けてある。こうすることで少しでも我がスポーツスターに精悍さ？が増すというものである。

❸ミスミエンジニアリング製のビレット（削り出し）パーツのひとつであるハンドルブラケット。ブラックアルマイト処理したものと削り出しのままのもの。どちらがいいかは好みでしかないのだが、ボクは見た目を締まった感じにしたかったのでブラックにした。いずれにしても製品のクォリティは高いから、安心して使っている。17Sのアルミだからとても硬い。下にあるのは、ウレタンを削り出したダンパーだ。

■レバーやグリップもやはり大切。何度も交換してベストなものに決めよう

❶何度も書いてるホンダVFRのハンドルスイッチ。本当にくどいがこいつはおすすめだ。グリップはスーパーバイクと文字が入っている製品で、近くの南海部品で購入した。ロングとショートの２種類がある。
❷紆余曲折のクラッチレバーとホルダーだ。結論からいうと、これが４つ目のモノで、カワサキのZ400FXのレバー・アンド・ホルダーなのである。これに落ち着くまでにあれこれとトライした。最初がスズキ製（何用かは不明）でしばらく使ったが、ワイアの取り外しのときにワイアが入るところを折ってしまい、目が点になったことを思い出す。ハーレー用のワイアのアウターチューブがとても硬いため自由度が少ないことが主な原因だったようだ。それにワイア自体が太いため、ホルダーの根元を少し削らないと入らないから余計強度的に辛くなるのである。そのときはダッチランに行く直前だったからビビッた。汎用品を例によって近くの南海部品で２種類買い、削って取り付けてみるがアングルが悪くこれまた欠けてしまうのだった…。上野でZ400FX用を見つけてよく見るとかなりごつく、削っても強度的にも角度的にも問題なさそうだったので早速加工して取り付けると、これが実になんとも文句なし！　ワイアの調整ネジはミスミの木下さんに造ってもらい、これもバッチリ。レバーの形状も好みのストレート、使い勝手も最高でこいつは本当におすすめする。つけ加えると、クラッチワイアの遊び調整の長いナットを短めに旋盤でなんとか削ることにより、レバー側に追加した調整ネジが有効に使えるというわけだ。
❸バックミラーのホルダーはポッシュ製。幅が狭いので自由度が大きくてとても便利。スイッチは例によってホンダ製。アクセルホルダーはヤマハのTRX850用で、ワイアは同じくTT250R用である。
❹見た目をすっきりさせるため、アクセルワイアをハンドルに沿わせた。左のレバーは偶然にもロッキードと似た形状になり、大満足。
❺このバックミラーは実は２つ目なのだ。初めはZ2ショートにしたが、ブレブレで使えなかった。これはスティード用だが、非常にグー！

■ウィンカーやテールランプは国産の純正パーツ。相性がよければ別物に見える

❶メーターの取り付けを除いてほぼ完成したころの、ハンドルまわりとライト関係。スピードメーターワイアの曲がりに注目。先に書いたメーターに取り付けたときのことが理解できると思う。
❷ホンダAX1用純正ウィンカー。基本的に純正品は取り付け部分がゴムで覆われているためネジが露出しなくていいし、これがダンパーも兼ねてくれる。
❸取り外したSTDのリアフェンダーとウィンカー類。これだけでけっこう重量があるから驚く。ド鉄製だからしかたがないが、外せば軽量化の効果大。
❹同じくホンダ純正AX1のテールレンズ。フェンダーが付いてるが、これはギリギリのところを惜しげもなく切り落とす。ハーネスは作り直した。
❺スクーデリア・ジャパン製のダートラシートに合わせるためのアルミのステーを製作した。寸法を出し、穴を開け曲げたのだが、これがナンギした。
❻完成したテールレンズ付近の図。テールレンズのデザインが思いのほかしっくりしていて満足している。でも、ナンバープレートの取り付けを兼用したプレートが手作りのため完璧ではなく、少し不満が残る。あとやりたいことは雨対策のフェンダーだ。でも、うっかり付けるとダサくなりそうで怖い。

協力：ミスミエンジニアリング Tel.045-961-2849　アザーサイド Tel.045-961-8803　モトライフ Tel.03-3995-7038　スクーデリア・ジャパン Tel.044-976-4462

文：吉村誠也

**差し込み角の大きさは、オートバイ整備では3/8がメイン
1/2は、特定部分に必要なサイズのみを
最も単純なバーハンドルとの組み合わせで使い
1/4は、カウルの内側など専用と考えて間違いではない
またボックスソケットは、まず、ショートの12ポイントから**

第⑩回：互換性が取り柄のソケットレンチだから、3/8をメインに決める

主力には3/8インチを選びたい

前回、ソケットレンチについて、その特徴と使い方のあらましを述べたので、今回は選び方の話に入る。

ソケットレンチを揃えようとして、まず最初にだれもが悩むのは、差し込み角の大きさだ。よくある3/8インチ（9.5mm）と1/2インチ（12.7mm）の他に、最近は1/4インチ（6.35mm）の製品も見かける機会が増えてきた。工具メーカーのカタログなどを見ると、その他にも5/8インチ(16mm)、3/4インチ(19mm)、1インチ(25.4mm)、1＋1/2インチ（38mm）などの差し込み角を持った製品があることがわかるだろう。

5/8インチ以上のものは、オートバイいじりには縁がなく、一般の工具ショップで見かけることもほとんどない。だから、悩みは主に、1/4、3/8、1/2の3種類の中からどれを選ぶか、あるいはどれとどれをどのように揃えるか、ということになる。

ソケットレンチに限らず、ハンドツールのサイズというのは、対象物の大きさと扱う力の大きさ、そして人間の手の大きさによって決まる。二面幅12mmのコンビネーションレンチを例にとると、その長さは、ほぼ10cmから20cmの間に入る。狭い場所では、ひょっとすると10cm以下のものが使いやすいかもしれないが、人間の手の大きさを考えるとそれでは小さすぎる。逆に20cm以上になると、少しの手の力で、ボルトやナットに対して大きな脱着トルクを与えることができて作業は楽になるが、普通に力を加えたつもりでもオーバートルクになりやすく、危険である。

ソケットレンチに、大小いろいろなサイズの差し込み角があるのは、小さい対象物には過大なトルクをかけず、大きな対象物には充分な大きさのトルクをかけることができるようにしているためだ。ボックスソケットレンチを例にとると、差し込み角1/4には二面幅5から14mm程度、3/8には6から24mm程度、1/2には10から32mm程度というような違いがある。

オートバイに使われているボルトやナットの二面幅は8から17mmあたりまでがほとんどで、差し込み角3/8のソケットレンチで全部カバーできる。それに、1/4や1/2と比べて、ハンドル類の大きさが人間の手の大きさにちょうど合っていて使いやすい。このため、これからソケットレンチを揃えようという人は、まず、差し込み角3/8の製品からスタートするべきだ。

他にも3/8をおすすめする理由はある。どのハンドツールメーカーも、最近は3/8の製品開発に最も力を入れており、レンチやアクセサリー類の種類が豊富なこと、ハンドル類が携帯用の工具箱に入れるのにちょうどいい大きさであること、それと関連して、システムとしてある程度個数がまとまってもなんとか持ち運べる重さに収まることなどがそれだが。

必要に応じて1/2と1/4を加える

3/8と比べると、オートバイの整備における1/2の使用頻度は低い。1/2を使うべき大きさのボルトやナットが少ないのと、それほど大きな締めつけトルクを必要とする部分が少ないためだ。オートバイに使われている二面幅19mm程度までのボルト・ナットの締めつけトルクは、3/8で充分作業できる範囲内だ。

だが、小数とはいえ、二面幅がこれを超えるボルトやナットがある。それは締結部品のボルトやナットではなく、ネジを切られたシャフトやそれを留めるためのナットであることが多いが、それらの中には、コンビネーションレンチなどよりソケットレンチで作業したほうがやりやすいものがいくつかある。

代表的な例が、スイングアームピボットシャフトとナット、クラッチセンターナット、ヤマハ車に多いドライブスプロケット取り付けナットなどである。これらはいずれも、ボルト頭（シャフトに加工された六角頭）やナットの高さよりも深い座グリの中に埋まっていたり、周囲に突起が張り出したクラッチボスの中にあったり、クランクケースやフレームを避けて工具を通さなければならなかったりして、メガネレンチやコンビネーションレンチではうまく作業できない。

で、こうしたところにはソケットレンチを使うのが一般的だ。だが、なぜそこにソケットレンチを使うのかをよく考えてみると、その理由は、メガネレンチやコンビネーションレンチよりもオフセットが大きいからに他ならない。べつにソケットレンチでなくても(別の表現をすれば、ハンドルとレンチがスクエアドライブで脱着できなくても）いいわけだ。だが、他にちょうどいい大きさのオフセットを持ったレンチがないのと、たとえ2〜3本とはいえ、ソケットレンチならハンドルが兼用でき、そのぶんコストと収納スペースを小さくできるから、現状はボックスソケットレンチ＋ハンドルというのがベストな選択ではある。

ただ、この場合、ラチェットハンドルはおすすめできない。その理由はふたつある。まず、3/8のものより長いとはいえ、標準的な長さのラチェットハンドルでは短すぎるからだ。力の問題ではなく、まわりの障害物を避けるためには、標準的な長さのラチェットレンチよりももう少し長いハンドルを使ったほうがいい。次に、ラチェットハンドルでは、締めつけ途中や緩め途中の力の加減がうまくできないからだ。もちろん、特に問題となるのは締めつけの途中だ。うまく締まったかどうかを確認したり座面の接触状態をよくするために、締めつけ途中で少し戻したり、適正トルクで締めつけた後に少し緩め、もう一度適正トルクで締めつけるといった、ただのバーハンドルならなんでもないことが、ラチェットハンドルではそのつど回転方向を切り替えなければならず、非常にわずらわしい。

これらのことを考えて、普通にオートバイの整備をするのなら、1/2のソケットレンチ用ハンドルは、何の変哲もないバーハンドル1本で充分だ。組み合わせるボックスソケットレンチも、自分のオートバイに合わせて2〜3個、多くても4〜5個で足りるだろう。

1/4は1/2よりもさらに使用頻度が低い。しかも、短いハンドルを組み合わせた3/8のソケットレンチ、あるいはメガネレンチやコンビネーションレンチで代用できるから、なくても大丈夫。ただ、カウル付きのマシーンでは、カウルを外したり、カウルの内側にあるパーツの脱着をする場合などに重宝する。特にレーシングマシーンでは、スクリーンの脱着（カウルを外すよりも、マシーンに取り付けたままのほうが安定してやりやすい）やハンドル位置の調整など、メガネレンチやコンビネーションレンチはもちろん、3/8のソケットレンチでもうまくいかない狭い場所での作業になくてはならない工具といえる。

このように、1/4のソケットレンチは、3/8より小さい二面幅や小さい締めつけトルクのためではなく、工具自体の小ささが求められる場合に使うことが多いので、トルクのかけすぎには特に注意しなければならない。仮に工具に問題がなくても、狭い場所で大きな力をかけるのは、工具が外れたりボルトが折れたりした場合、広い場所での作業と比べて非常にケガをしやすい。もうひとつつけ加えるなら、工具の使い方を工夫して、押すよりは引く方向に力を加えるようにしたほうがいい。こうすれば、工具が外れたりボルトが折れたりした場合に発生するであろう危険を、かなり低下させることができる。

ボックスレンチは12ポイントのショートが基本

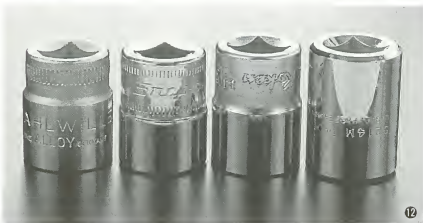
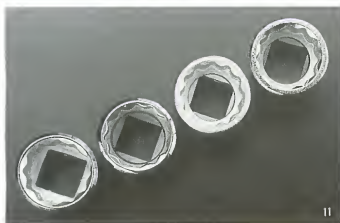
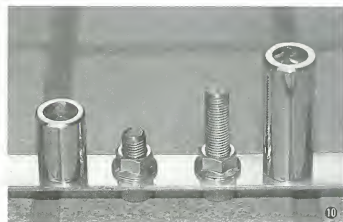
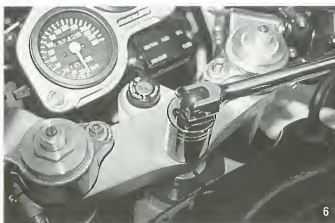
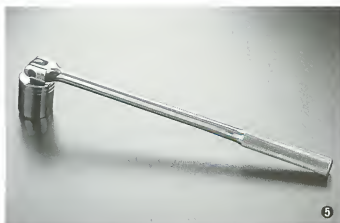
サイズ選びの話が長くなってしまったが、次は、ソケットレンチの中で最も使用頻度の高いボックスソケットレンチの選び方である。

ボックスソケットには、ボルト頭やナットにはめ合わせる部分が6角形のもの（6ポイント）と、ふたつの6角形を30度ずらして重ね合わせた形のもの（12ポイント）の2種類がある。この違いは、使ってみれば明らかだ。12ポイントのほうが、わずかなひねり（左右どちらかに最大15度でいい）ではめ合わせることができるため、使い勝手は6ポイントより格段にいい。

ではなぜ、はめ合わせにくい6ポイントが製品化されているのかというと、レンチの二面幅とボルト頭やナットの二面幅の差が大きく、12ポイントだとボルト頭やナットの角がレンチの山を乗り越えてしまって、うまく回すことができないときでも、6ポイントならなんとか回すことができるからだ。極端な話、13mmの6ポイントレンチなら二面幅12mmのボルトを回すことができるが、12ポイントではそうはいかない。

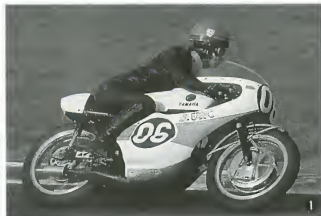
12ポイントよりも6ポイントのほうが強度が高いというのは、ほとんどウソに近い。なぜなら、トルクオーバーによるボックスレンチの破損は、最も肉の薄い部分で発生するからだ。最も肉の薄い部分の厚さは、6ポイントも12ポイントもほぼ同じである。

最後に、ロングとショートは、ショートが基本。これは、メガネレンチでオフセットの小さいのが基本だったのと同じく、オフセットが大きくなればなるほど作業中に工具が外れやすく、危険だからである。使える範囲内で最も安全な工具を選ぶのは、ソケットレンチに限らず、工具選びの大原則である。

協力：ショウワ Tel.03-3792-7011

❶差し込み角が違うと全体の大きさはこれだけ違うという比較写真。左から順に、1/4、3/8、1/2。組み合わせているボックスソケットレンチの二面幅は、それぞれの差し込み角の中間的サイズで、1/4には8㎜、3/8には14㎜、1/2には24㎜が取り付けられている。
❷同じ二面幅のボックスソケットレンチでも、差し込み角が違うとこれだけ大きさが違う。手前の3点は全部プロトの二面幅12㎜で、奥の3点は全部スタビレーの二面幅10㎜。差し込み角は、左から1/2、3/8、1/4。差し込み角が大きくなるほどドライブ部が大きくなり、たとえハンドルが小さくても、狭い場所では支障をきたすことがある。
❸1/4のボックスソケットレンチの二面幅は、各社だいたい13㎜が最大で、写真のハゼットの14㎜は異例の大きさ。二面幅がこれだけ大きくなると、相対的に差し込み角が小さくなり、二面幅14㎜のボルト（ネジ径は8または10㎜）を強く締めつける場合など、6.35㎜しかないドライブ部分にかなりのストレスがかかることが想像できる。
❹カウル付きマシーンのヘッドライト裏にあるステーの取り付けネジを、差し込み角1/4のラチェットハンドルを用いて脱着しているところ。こういった場所での作業には、1/4の小ささが威力を発揮する。
❺1/2のソケットレンチの典型的組み合わせ。写真はプロトのバーハンドル（スピナーハンドル）に二面幅32㎜のボックスソケットレンチを取り付けたところ。ヤマハ車のドライブスプロケット取り付けナットをはじめ、この程度のオフセットがちょうどいい部分がオートバイには多い。もし、この組み合わせでオフセットが足りない場合は、ディープソケットを使うかエクステンションバーを用いること。バーハンドルの頭の角度を90度以外にして使うのは、力をかけたときに工具が外れやすく非常に危険なので、するべきではない。
❻1/2のバーハンドル＋ボックスソケットでステアリングヘッドのセンターボルトを脱着しているところ。ここも、メガネレンチやコンビネーションレンチより、バーハンドル＋ボックスソケットのほうが使いやすい場所のひとつだ。このくらい大きいサイズになると、メガネレンチやコンビネーションレンチを何本も揃えるより、バーハンドル＋ボックスソケットのほうが値段が安かったりする。
❼同じサイズの12ポイントと6ポイントの比較。写真はスタビレーの17㎜だが、本文に書いたように、最も肉厚の薄い部分の厚さは、どちらもほとんど同じである。12ポイントのほうは、俗にいうフランクドライブになっている。フランクドライブというのはスナップオンの登録商標で、各社呼び方は違うが、要はレンチの角の部分を丸くえぐり、角よりも面で六角柱と接触させようという考えに基づいている。軟らかい材質や、ボルト頭やナットの高さが低い場合には有効だが、接触部分が角から遠くなればなるほど、ハンドルに加える力に対して、実際の締めつけトルクが大きくなるので、その点には要注意すべきだ。
❽同じ二面幅のボックスソケットレンチでも、えぐりの深さはこれだけ違う。左のスタビレーと奥のコーケンの製品が中間的深さで、手前のスナップオンはそれより浅く、右のプロトは深い。普通のボルトが相手のときはあまり気にならないが、スプリングプリロード調整ダイアル付きフロントフォークのキャップボルトなど、締結用部品ではない特殊な薄いボルトを脱着しようとすると、気になるところである。
❾ボックスソケットレンチの長短の違い。左奥がプロトのディープ、右奥がプロトのショート、手前がコーケンのエクステンションソケット（シリーズ品番：3117M）と呼ばれる製品。通常の整備には、ハンドルを取り付けた場合のオフセットが最も小さくなるショートタイプを使い、オフセットを大きくしたい場合と、⑩のように、長いボルトの奥にあるナットを脱着する場合などはディープタイプを使う。
❿ディープソケットとショート（スタンダード）の、ごく普通の使い分け。スナップオンがディープタイプのことを〝ボルトクリアランスタイプ〟と呼ぶ理由がこの写真でおわかりと思う。
⓫同じ二面幅のボックスソケットレンチの中グリの大きさの違い。左からプロト、スナップオン、スタビレー、コーケンの順で、左側ほど中グリが大きいが大差ない。⑧に書いたような、特殊形状のボルトの場合、あまり中グリが小さいと、底突きすることがある。
⓬ボックスソケットレンチの滑り止め形状の比較。左からスタビレー、スナップオン、コーケン、プロトの順。ここにはないが、ハゼットが最も深く、効果があるのはハゼットとスタビレーくらいで、スナップオン程度の浅さでは、手に油がつけばほとんど効果はない。
⓭単体で使う場合は別だが、ボックスソケットレンチに滑り止めがなくても、ハンドルに手回し用のスピナーが付いていたり、それ専用のアクセサリーを使えば、滑ることなく手で回すことができる。写真はそもそもスピナー付きのプロトの5252Aにスナップオンの R570Aを取り付けたところ。両者のスピナーの大きさと形状の違いに注目。
⓮コーケン（山下工業研究所Tel.0537-74-2171）の総合カタログ。ソケットレンチの専門メーカーだけあって、その種類の豊富さ、広範なラインアップには驚くばかり。使い方のガイドや資料もあり、ソケットレンチに興味のある人にはぜひ読んでもらいたい優秀なカタログだ。

Photos : Teruyuki Hirano and Yasuo Sato

“床の間ヒストリック・レーサー”を造る 第❻回

マシーンはできた。だが完璧には走らない。それでも10月10日はとてもいい日だった

秋の気配が日に日に濃くなるなか、タイムトンネルへ向けての僕のYF1レーサー造りは、一段と白熱化していた。そんなある日、編集部より一通の手紙が転送されてきた。封筒の宛て先は僕になっており、手紙の送り主は、なんと！昔YF1やYA6でロードレースに大活躍をした宇野順一郎さんだった。

宇野順一郎さんからの手紙

バイカーズステーションNo.108に僕のことが書いてあるとのことで、拝見しました。いやあ驚きました。僕のことをこんなに覚えていてくれて感激しています。

1965年5月、このときのジュニアロードレース50ccクラスをYF1で走ったことは、なつかしく覚えています。今だからいえますが、ミスをしました（このことはだれにも言っていなかった）。レーススタート前、ガソリンコックをオフにしてスタートしてしまったのです。第2コーナーあたりでエンジンがストップしかかって慌ててコックオン、エンジンはかかりましたが、最下位になってしまいました。

このときの自分の気持ちを、今とてもよく思い出します。体全体の血が逆流してしまったことと、すぐに負けるものかと思う心が体全体を駆けめぐったこと。それからは抜いた抜いた、各コーナーでは前後タイヤが右に左によく滑っていたのをはっきり覚えています。3位に入賞した佐々木君が、宇野さんに抜かれたあと後ろから見ていて、宇野さんのレーサーがタイヤスリップしているのがすごかったと言っていました。

あと2周のところで1位の鈴木君の後ろピッタリになり、1位になれるかなと思ったとき、監督の野口種晴さんがピットサインで〝そのまま〟と出しました。どうしようかなと考えながらもスプーンカーブで抜いたのですが、トップを走りながら〝そのまま〟のサインが頭に浮かんで、ちょっと引いてしまい並んでゴール（○○もらってるからしようがないか）。今から思えば、よく転ばなかったと思います。

今年は、タイムトンネルでひょっとするとTDIIでジョン・サーティーズと一緒に走れそうです。

佐藤さん、ぜひともYF1を仕上げてください。筑波サーキットで会うのを楽しみにしております。僕も来年はYA6で出たい思いがしております。なんせ、手紙を書くのが大の苦手です。乱筆を許してください。

今からTDIIを一生懸命探しております。

宇野順一郎さんの手紙を読み終え、僕はYF1レーサーを造り始めて本当によかったと思えた。タイムトンネル当日、宇野さんにお会いできることを楽しみに、YF1レーサーの完成を急いだ。

タイムトンネル出場まで

多数の人に迷惑をかけ協力を得ながら、YF1レーサーが見た目に格好になったのは、レースの10日前ぐらいだった。ここまでは内心、予定どおりだったのだが。

シェイクダウンは、平日ガラ空きの那須サーキットへ持ち込んで行った。エンジン始動は、スタンドをかけたままギアを入れて後輪を回すだけでいい。カン高い排気音をたてながら元気に動きだす。始動性はとても良好。慣らし運転で5000rpmあたりをキープしてコースを走り始めるが、低速ギアでは思いのほか鋭い加速をする。ただ、トップギアに入れると回転が極端に落ち込み車速が遅くなる。それでも〝まずまず〟と思いながら走行しているうちにエンジンがぐずりだし、マシーンが止まってしまった。しかたがないので押してピットまで行き、工具を取り出した。

プラグを外すと電極が溶けている。続いてシリンダーヘッドをバラすと、なんとピストンの頭にポッカリと穴が開いていた。キャブレターを見るとオーバーフロー状態。よく見ると、ビッグキャブ装着用に製作したキャブジョイントカラーが外れかかっている。ここから急激にエアを吸ってエアリークし、エンジンが焼き付いたらしい。帰るとすぐさま、エンジンはクランクケースから総バラシとなった。

エンジンを組み直し、再び那須サーキットへ。この日の2輪走行は、僕を含めてたったの3台。サーキットの人に「熱心ですネ」と言われ、「セッティングをするのなら、走行時間に関係なく走っていいですよ」との温かい進言の言葉に甘えて、コースとピットを自由に使ってセットアップに励む。

だがどうキャブレターセッティングを変えても、8000rpmまでしかエンジンは回らない。むりやりアクセルを回していたら、コーナー手前で僕はマシーンから放り投げ出されて大転倒。幸いマシーンの外装は大事に至らなかったが、ヘルメットにグルリとスリ傷がつき、レースに使用できなくなってしまった。帰路の途中から、首まわりと強打した肩が痛みだしてきた。

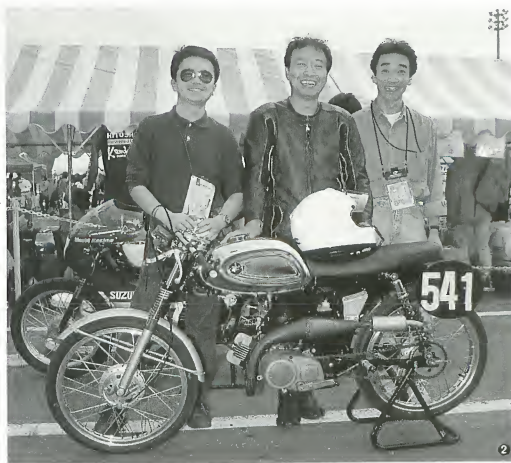
転倒原因は焼き付きだった。キャブレターのオーバーフローにより油面が下がり、混合ガスが薄くなって、シリンダーとピストンがだきつきを起こしたようだ。思い当たる個所をいくつか手直しし、エンジンを組み付け、近所に苦情を言われながら付近を走り回ってみるが、マシーンは不調のまま機嫌を損ねている。何度も何度もエンジンをバラし、また組み直す。タイムトンネル前日の走行会を予約していたが、そのときも僕のエンジンはバラバラだった……。

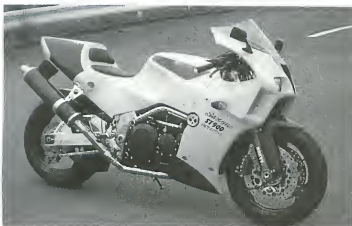
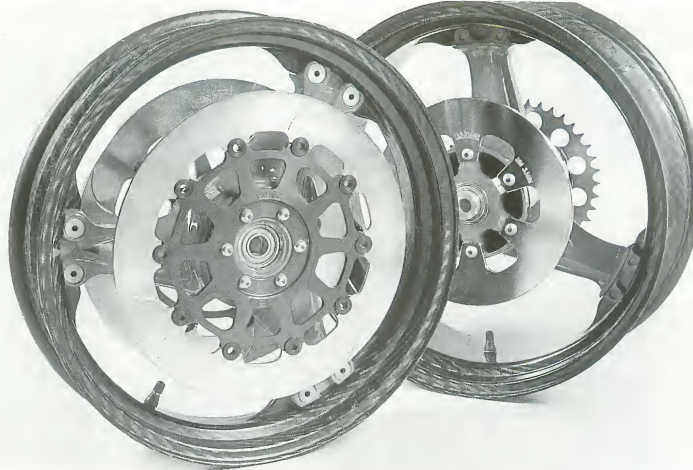
タイムトンネル当日は、心配した雨も降る様子はない。転倒による体の痛みはまだ消えていなかったけれど、リラックスしていて気分はとてもよかった。僕のYF1レーサーは相変わらずエンジンがぐずついたままで、フリー走行も走れなかった。それでもグリッドに並びたくて、フォーメーションラップを走ろうとコースに出たけれど、マシーンは今まで以上に絶不調。

止まりそうになるエンジンをだましながら走る筑波のコースはとても長く感じられた。それでもなんとかピットまで帰りついて、リタイア宣言。編集長も寄ってきて、「劇的ですネ」とニコニコしている。そこで、テレながらも厚かましく、来年のこの日が終えるまで、このページの連載をお願いしてしまった。

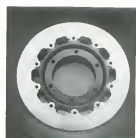
宇野順一郎さんや旧知の人たちにも会うことができ、10月10日は楽しい一日であった。僕以外にも、エントリーしていて走れなかった人は何人もいたようだけれど、それでも皆さん楽しそうで、これは本当に大人の運動会だな、という感じがあった。

そういう理由で、僕とYF1レーサーのデビューレースは順延となってしまった。床の間に温まることなく、YF1レーサーはセットアップに励むことにあいなったわけだ。そして私事ではあるが、僕は1カ月後に50歳の誕生日を迎える。（佐藤 剛）

❶タイムトンネルで見事な走りを見せる宇野順一郎さん。当年60歳というが、体型は現役時代から変わらず若々しい。YF1レーサーは「当時風によく仕上がっている」とおほめの言葉をいただいた。YF1を囲んで宇野さんと話していると、当日審査員の本橋明泰さんや神谷忠さんなど、昔、宇野さんと一緒に走った人たちも会話に加わってくる。タイムトンネルならではの楽しいひとときだった。
❷マシーンは不調で走れなくても、タイムトンネルは楽しい。写真右の井口賢一さんは、SRで2VSレースの常連ライダー。不調のマシーンを直そうと、一生懸命キャブセッティングをしてくれた。写真左の兼松芳昭さんは、AAAレーシングのクラブマネージャー。当日マシーンの押しがけを手伝ってくれた。「押すには軽量クラスが楽でいい」とのこと。真ん中は僕、ダイエットのかいあって、クシタニのレーシングスーツは既成サイズでOKだった。走りをあきらめた顔に、レース前の緊張感はない。もう1台エントリーしたBS50の常連さんは、めでたく完走。来年の僕の目標は〝絶対走る〟である。

SAXON RACING

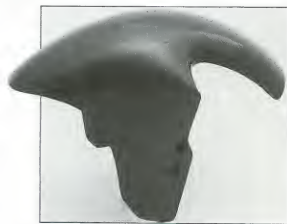
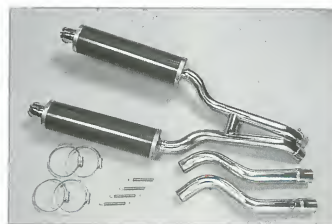
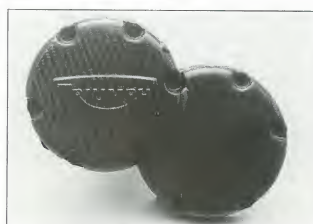
超軽量・高剛性

サクソントライアンフにも装着され、ベアーズで実戦実証済です。慣性力が最も働くリムにカーボンを使用した2ピース構造によって、リペアの容易さと回転マスの減少を両立。¥399,000(全品)

SAXON CARBON WHEEL

DUCATI	851,888,900SS,SL
Bimota	SB6(7),YB8,Furano
TRIUMPH	Daytona 900,1200,etc
KAWASAKI	ZXR750R,ZX-9R
YAMAHA	FZR1000,YZF750,etc
SUZUKI	GSX-R750,1100

●装着車種によっては、専用パーツが必要となります。当社では、専用ローター、スプロケット等も用意してあります。
●レーシングパーツにつき、一般公道での使用はできません。取扱上の注意は厳守願います。

DUCATI 851系リアフェンダー
カーボンハニカム ¥39,500

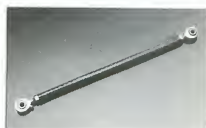
DUCATI 900SS/SL系
リアフェンダー ¥43,000

DUCATI 900SS/SL系
シングルシート(カーボンハニカム) ¥98,000

DUCATI 900/851系用
クラッチカバー ¥44,000

USDフォーク用フェンダー
カーボンハニカム ¥42,000

Bimota DB-2
EXサイレンサー ¥138,000

TRIUMPH 900/1200系
タイミングカバー(カーボンハニカム) ¥42,500

当社のカーボン製品はすべて高品質ドライカーボン製です

●EXサイレンサー(アルミ)——Bimota SB6,SB7 ¥148,000
〃 (カーボン)——Bimota YB7 ¥87,000
YB8,Furano,Dieci ¥92,000
DB-2(独立タイプ) ¥138,000
Moto Guzzi Daytona1000(EP-ROM付き) ¥140,000
Moto Guzzi 1100SPORT ¥120,000
●タイミングカバー(カーボンハニカム)——TRIUMPH 900/1200 ¥42,500
●クラッチカバー(〃)—— ¥57,000
●シリンダーヘッドカバー(〃)——TRIUMPH 900系 ¥112,000
●フロントフェンダー(カーボンハニカム)——U.S.D用 ¥42,000
Bimota TESI ¥96,000
●リアフェンダー(ドライカーボン)——Bimota TESI ¥98,000
●リアフェンダー(ドライカーボン)——DUCATI 900SS,SL ¥41,000
〃 (カーボンハニカム)——DUCATI 851,888 ¥39,500
●クラッチカバー(ドライカーボン)——DUCATI 900系,851系 ¥43,000
●ドライカーボンチェンジロッド——Bimota,DUCATI,etc. ¥14,000〜
●フローティングRディスク(鋳鉄)——Bimota YB8,YB7,YB6 ¥58,000
Bimota DB1 ¥56,000
●バックステップホルダー——Bimota DB1 ¥88,000
DUCATI 900SS,SL ¥58,000
●スペシャルEP-ROM——Bimota Furano ¥20,000
DUCATI 851,888 ¥20,000
Moto Guzzi Daytona 1000 ¥20,000
●通販ご希望の方は、在庫、納期を確認の上、お申し込みください。

YAMAHA TRX850
EXサイレンサー ¥118,000

DUCATI/Bimota
チェンジロッド ¥14,000〜19,000

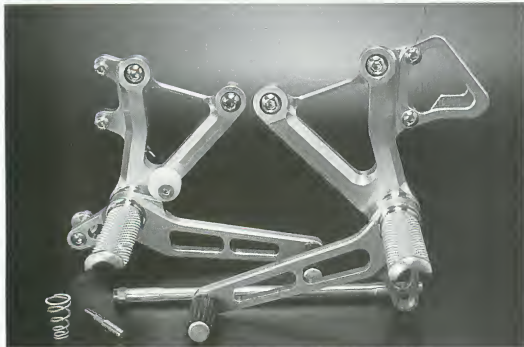
アイビーレーシングでは
次の試乗車を常備しております。お気軽にご来店、試乗をお申し付けください。●TRIUMPH THUNDERBIRD ●TRIUMPH SUPERIII ●BIMOTA Tesi 1D 906 Progresso ●BIMOTA Tesi 1D 851 ●BIMOTA Tesi 1D 400 Progresso ●BIMOTA DB2 トライアンフ、ビモータ以外の車種についても、私どもにご相談ください。

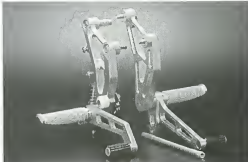
IVY RACING・GOODS

(有)金城 IVY.RACING
〒341 埼玉県三郷市戸ヶ崎2181番地
TEL.0489-56-2780 FAX.0489-56-2235

AELLA HIGH QUALITY CUSTOM
for DUCATI, HARLEY-DAVIDSON &

RIDING STEP KIT

DUCATI 900SS/400SS

❶NEW AE-10002 ¥68,000

DUCATI M900/M400

❷AE-10007 ¥74,000

DUCATI 916/748

❸AE-10006 ¥52,000

DUCATI 888

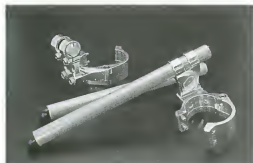
❹AE-10005 ¥68,000

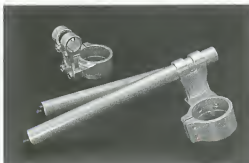
DUCATI 851/900SS(～'90)

❺AE-10004 ¥68,000

ペダルはA2017Sによる削り出しで溶接加工は一切無く、両面にはポケットミーリングによる肉抜きを施し、ピボット部にはニードルベアリングを圧入、両側のベアリングカラーにはステンレスを採用し耐久性の向上を図っています。また、ニードルベアリング部に使用のカラーはペダルのガタつきを避けるために1/100㎜単位で寸法の違うものを使用し、一つ一つ丹念にクリアランスを調整しながら組み上げています。このペダルのデザインにはニューデザインのシースルータイプを採用。ステップバーのローレット模様には滑り止め効果の高い切削加工によるダイヤモンドカットパターンを採用。ローレットに深さがあるエッジの効いた抜群のグリップです。また、マテリアルは硬すぎないA5056Sを採用。万が一のダメージにも折れにくく、ステップバーだけの交換パーツもございます。ベースプレートも削り出しで、ステップワークの邪魔にならないようエッジの面取りを可能な限り大きく設定しホールド感を高めています。
❶AE-10002 好評いただいております900SS/400SS用ステップキットのデザインを一新しました。ベストな設定のステップ位置はそのままで（10㎜前／10㎜上）、ベースプレートは後ろ側のつながりを一ヶ所曲げることで装着時のイメージをスマートに見せます。また、ベースプレートの変更に合わせてヒールガードも変更。AELLAのロゴを彫り込みました。ブレーキペダルは左右同じデザインとなるようにチェンジ側に揃えて下方向から前にのびていくデザインにしました。カラー：WT,BK
❷AE-10007 モンスター系ライディングステップはステップ位置を8㎜前／25㎜上に設定。大幅にSTDよりも上方に移したポジションがニーグリップを容易にし、街乗り、ワインディングでの車体のホールド感を一層高めることで操縦性を向上させ、乗りやすさをスポイルせず、アグレッシブな走りを堪能できます。カラー：WT,BK 同キット装着時のSTDマフラー対応ステーも用意しました。削り出しのベースプレートにサンドブラスト加工の手曲げパイプを組み合わせました。AE-1000S ¥23,000 カラー：WT,BK
❸AE-10006 ステップ位置は5㎜前／10㎜上。前方につんのめらない最良のポジションが得られます。ヒールガード、ブレーキペダルはSTDを使用。カラー：WT
❹AE-10005 888用は10㎜前／10㎜上に設定。WT,BK
❺AE-10004 左右ペダルにシースルータイプを新採用。ステップ位置は10㎜前／10㎜上に設定。カラー：WT,BK

for DUCATI PARTS

DUCATI 900SS/400SS

❻AE-27001,27003 ¥45,000

DUCATI 900SS/400SS

❼AE-27002,27004 ¥36,000

DUCATI M900/M400

❽AE-14004 ¥24,000

DUCATI etc

❾AE-23002 ¥9,800

DUCATI 900SS/400SS/M900/M400

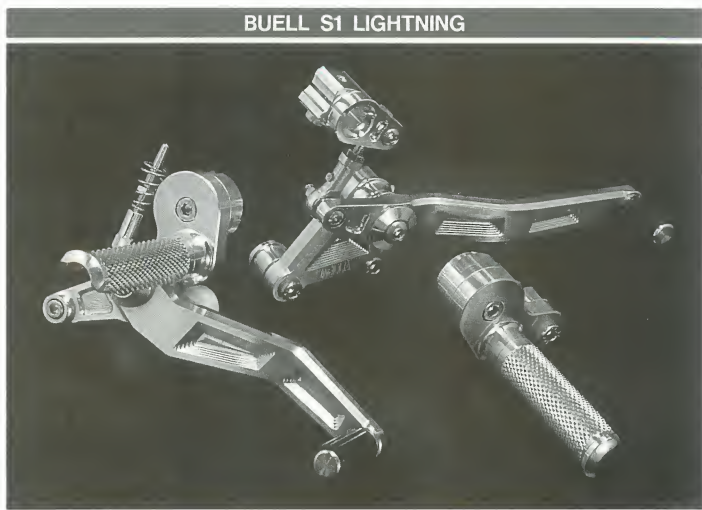
❿NEW AE-29003 ¥49,000

❻ドゥカティ900SS/SL,400SS用φ50アルミハンドルは、バーの位置関係を手前に7mm／下へ5mm（STD比）移動。メインテナンスを優先した本格仕様のクイックリリースは、垂れ角調整機構により0°(STD)、2°、4°に変更できる仕様のAE-27001と、6°、8°、10°仕様のAE-27003の2タイプをラインナップ。カラー：WT,PO
❼同じφ50アルミハンドルのドゥカティ用でコストパフォーマンス性に優れたクローズドタイプは、ハンドル垂れ角調整機構はそのままにフォーククランプ部をSTDと同仕様にすることでリーズナブルな価格に設定。0°、2°、4°仕様がAE-27002、6°、8°、10°仕様がAE-27004。カラー：WT,PO 一部年式等によりマスターオフセットキット（¥2,500）が必要になります。同ハンドル専用オプションとして角度違いのハンドルクランプ部も用意しました。0°、2°、4°仕様のAE-28001と、6°、8°、10°仕様のAE-28002の2タイプを設定。¥24,000 カラー：WT,PO
❽AE-14004 ハンドルの位置を手前に15mm／上へ15mm移動してベストポジションを確保。当社ライディングステップキットと一緒にご使用ください。カラー：WT また、'95M900／400には別売チョークケーブルキットAE-1400Cが必要。¥5,000 カラー：WT,RD,BL,GO
❾AE-23002 クラッチ操作が非常に重くロングツーリングでの左手首の疲労を少しでも減らせるように、クラッチ操作を約20%軽減しました。また、冷却効果を上げるために穴開け加工を施したクラッチカバーを装着した場合でも、露出したスプリングにニッケルメッキを施すことで耐腐食性を大幅に向上。耐久性でも素材にドゥカティ純正のクラッチスプリングと同じ物を使用した当社スプリングは色鮮やかなリテーナーとのセットで愛車をドレスアップします。カラー：RD,BL,GO
❿AE-29003 フォーククランプ、フレームブラケット共にクイックリリースタイプとすることで装着も簡単。車体への取りつけ時、そしてステアリング操作時にも車体から外へ飛び出さないように取り付け位置を設定しSS系、モンスター系いずれでも装着可能。高速走行時のハンドルの振れを解消します。ダンパー本体には11段階の減衰力調整機構付。SSフルカウルの場合でもカウルとフレームのすきまからダンパー減衰力調整が簡単に行えます。カラー：WT,PO カラー：WT/ホワイト RD/レッド BL/ブルー GO/ゴールド BK/ブラック PO/無地

PARTS
BUELL

BUELL S1 LIGHTNING

BUELLライディングステップ

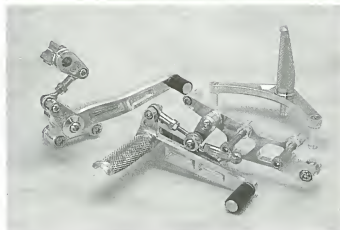
ビューエルライディングステップは、スポーツスター用とは全く違うS1ライトニング専用設計として新たに製作いたしました。ハーレー用・ドゥカティ用と同じく、ペダルのピボット部にはニードルローラーベアリングを使用し、シフトチェンジ・ブレーキフィーリングを格段に向上させています。ノーマルに比べ変更されたステップ位置(20mm前/10mm上、STD比)と、ローレット加工を施したステップバーがSTDでは望めない自然なライディングフォームをもたらし、日本人体型にあったポジションがオートバイを確実にホールド。コーナーリング時にはより踏ん張りの効いた走りを可能にします。それは、走ることの楽しさをより一層味わい深いものにしていきます。カラー：WT,PO

NEW AE-10011 ¥88,000

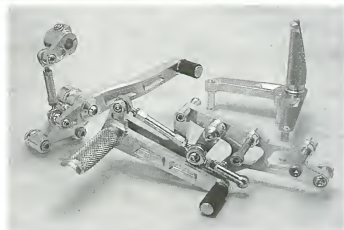
XLH883/1200 SPORTSTER

❶AE-10008 ¥92,000

XLH883/1200 SPORTSTER SPORTS KIT

❷AE-10009 ¥98,000

❸AE-10010 ¥98,000

ハーレーダビッドソンライディングステップキットは、スポーツスター5速車専用として製作しました。新手法によるニューデザインのペダル類・ベースプレートを採用し、2次元半加工による全く新しい工程で仕上げております。ステップ位置はスポーツ走行にも適したポジションへと変更し、シフトパターンはご注文時に正チェンジ・逆チェンジの選択が可能です。また、アフターマーケットパーツのアップタイプ、ダウンタイプマフラーのどちらでも装着ができるように、リアマスターシリンダーの取り付け位置を設定しております。何度となく試作を繰り返した結果、左右全く非対称なケース形状をしているスポーツスターに対しステップバーの取り付け位置を左右同位置に実現し、違和感のないライディングを可能とします。

❶AE-10008 スポーツキット直押しタイプは、スーパートラップ等の一般的なダウンタイプマフラーに対応するコストを抑えたシンプルなレイアウトのスタンダードモデルです。ステップ位置は180mm後/STD高(STD比)に設定したごく一般的なライディングポジションを形成し、スポーツライディングを可能にします。カラー：WT,PO

❷AE-10009 スポーツキットのリンクタイプでは、STORZ・スーパートラップ社製のアップタイプ2本出しマフラーに対応できるようにマスターシリンダーの位置を下方へ移動し、リンクを介してプッシュロッドを押すタイプとしました。ステップ位置は直押しタイプ同じ180mm後/STD高に設定。カラー：WT,PO

❸AE-10010 スポーツキットよりさらにステップ位置を40mm後/15mm上に設定したレーシングキットでは、サーキット走行等でのバンク角を稼げるように製作しました。カラー：WT,PO

PAIOLI RD RACING HIGH PERFORMANCE FORKS

ワイドグライドフォークキット ¥250,000
ミッドグライドフォークキット ¥250,000

キット内容
フロントフォーク(R/L)
ステムセット(偏心カラー付ステムシャフト込み)
フェンダーブラケット

オプションパーツ

品名	対応機種	価格
ハンドルストッパー	FXST,FLST	¥8,000
ハンドルストッパー	FXD	¥3,000
キャリパーブラケット	FXST,FLST,FXD	¥8,000(STD対応)
アクスルカラー	FXST,FLST,FXD	¥3,500
アクスルシャフト	ワイドグライド用	近日発売
アクスルシャフト	ミッドグライド用	近日発売
ウインカーステー	FXD	¥3,000(1セット)

EVENT NEWS

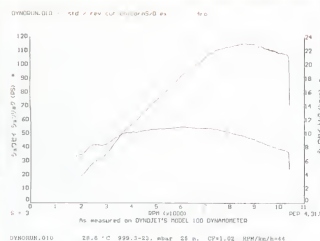
'97モデルハーレーダビッドソン展示会開催予定
当店では、下記日程にて'97モデルハーレーダビッドソンの展示会を開催させていただきます。早々に入荷して参ります来年度モデルのH-Dをいち早くご覧下さい。
(ただいま当店では'97モデル予約受付中!)
場所：カスノモーターサイクル
日時：11月15日(金)/16日(土)/17日(日)3日間
時間：AM10:00〜PM7:00
展示予定車両
'97モデル各種/FLSTF FXD XLH1200S XLH883 XLH883Hug.
'96モデル各種/FXSTC FLSTC XLH1200C
カスタム車両/XLH1200 FLSTF FXSTC etc.

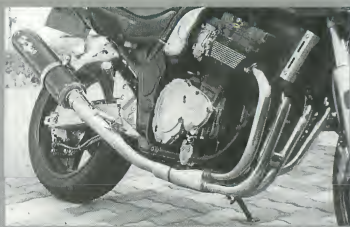
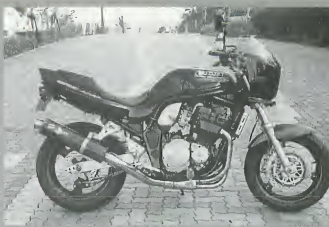
■MAIL ORDER
上記掲載の商品は、すべて通信販売も行っております。TELにて在庫確認のうえ、現金書留にてお申込みください。また、表示の価格には、消費税は含まれていません。なお、商品代金¥20,000未満につきましては、送料¥800をお客様にてご負担ください。商品の仕様・価格等は改良のため予告なく変更する場合がありますのでご了承ください。ご希望の商品名とカラーを住所、名前、電話、FAX番号を明記のうえ、当社までFAXでお気軽にお問い合わせください。

■アエラ製品販売代理店募集中

CASUNO

Phone 075-622-0225
Fax 075-602-7137

株式会社 カスノモーターサイクル 〒612 京都府京都市伏見区下鳥羽円面田町95 営業時間10:00〜19:00 火曜 祝・祭日休
●スタッフ募集・職種：営業・メカニック・工作機械オペレーター各若干名、経験者に限る。オートバイ好きでやる気のある方、お問い合わせください。
●カスノモーターサイクルでは、インターネットのホームページを開設しました。どうぞアクセスして下さい。http://www.threeweb.ad.jp/〜casuno/

上記のグラフは、'95年型国内使用のGSF1200に当社のスリップオンマフラーを取りつけた以外は完全フルノーマルの状態で計測したものです。もちろん、キャブレターもノータッチです。

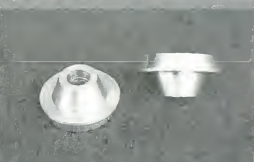
後輪出力　115ps／8500rpm　STD軸出力97ps／8500rpm
最大トルク 11kg／6000rpm　STD軸トルク9.8kg／4000rpm
※後輪出力を軸出力に換算すると約130psになります。

GSF1200スリップオンマフラー新発売　¥68,000

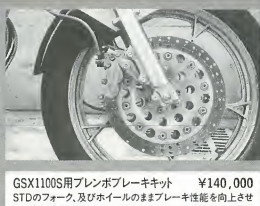
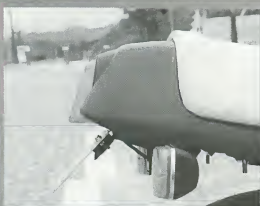
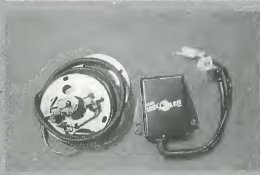
GSF1200が発売された昨年当初から、ありとあらゆる形のフルエグゾーストマフラーが販売され、私達も数種類の商品を実際に購入し、いろんな角度からテストを繰り返してきました。しかし完全に納得のいくマフラーを探し得なかったため、もう一度STDマフラーを見直し、本当に必要な所だけを改善したマフラーを自分たちで造ろうと試行錯誤する過程で、STDエキパイの造りの良さを再認識したのです。STDのエキパイはステンレスの二重管構造で(内管φ31.8㎜、外管φ38.1㎜)、1-4番、2-3番が連結されており、集合部も2分割（4-2-1）になっているという凝りに凝った造られ方をしていました。これを生かしてマフラーを造ればという考えからこのスリップオンマフラーは生まれました。もちろん、サーキットから街中まで、ありとあらゆるテストを行ったうえで完成した当社の自信作です。

材質:ステンレス管　カーボンサイレンサー(φ113㎜)　バッフル脱着可能(バッフル脱着時97dB/4300rpm)　☆センタースタンドストッパー付属

GSFリザーバータンクステー　¥15,000
リアサスペンションをリザーバータンク別体式の物に交換した際、リザーバータンクをタンデムステップ裏に取り付けられるステーです。

GSFカーボンフロントフェンダー　¥19,000
軽量で強固なカーボンフェンダーです。形状はSTDと同じため完全ボルトオンで取り付け可能です。

GSFステップパネルリジッドマウントカラーセット　¥15,000
STDのステップパネルのゴムラバーをこれに取り替えるだけで、操作性のよいリジットステップパネルになります。

GSFハンドルリジッドマウントカラーセット　¥19,000
STDのハンドルポストのゴムラバーをこれに取り換えることで、操作性のよいリジッドマウントのハンドルになります。左右4ヶセット。

GSX1100S用フェンダーレスキット　¥15,000
FRP製。完全ボルトオンで装着可能です。ナンバー灯、リフレクターに影響がないためそのまま車検もOKです。

GSX1100S用ブレンボブレーキキット　¥140,000
STDのフォーク、及びホイールのままブレーキ性能を向上させたい方に最適です。ブレーキローターはコストを抑えつつ、信頼のある純正部品を使用しております。φ320mm　※キャリパーサポート、ローターオフセットシムのみの販売もしております。

国内仕様GSX1100SR用アナログ点火ユニット　¥55,000
国内仕様の1100刀はマフラーを変更するとデジタル点火ユニットのため、トルクの谷が出てしまいます。それを補うための点火系フルキットです。

GSX1100・750(Eも可)Type3マフラー発売中

「自分たちの欲しくなるマフラーを造ろう」から始めました。それは取りつけただけでパワーが出て、キャブをいじったらもっとパワーアップして、TMRに交換しても問題がなくて、バッフルが脱着できて、車検もOKで、オイル交換もそのままできて、コケてもサイレンサーが割れなくて、リペアパーツもあってサビないヤツ。そんなマフラーです。

※上記のグラフは、GSX1100SR(国内仕様)にType3&バクダンキットとアナログ点火ユニットを取り付けた状態での後輪出力の計測データです。

- ●上段：消音バッフル無（97dB）102ps（軸出力115ps）
- ●下段　消音バッフル付（93dB）93ps（軸出力105ps）
- ●STD（メーカー発表値）軸出力95ps

ステンレスType3マフラー(EX.GK付)	¥110,000
Type3&バクダンキット＋K&Nフィルター	¥135,000
Type3&TMR36(マニュアル付)	¥230,000

SUZUKI
SBS
SUZUKI BIG MOTORCYCLE SHOP

Motor-cycle Creative Factory

お支払いは最高60回までのクレジットもご利用できます

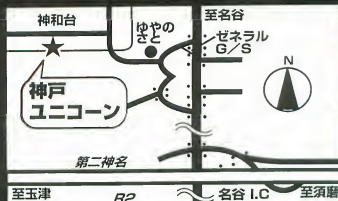
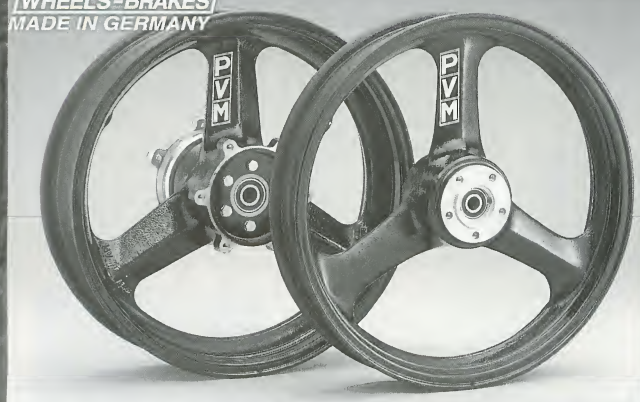
商品についてのお問い合わせ、お申し込みは横浜通販部へお願いいたします。

水曜定休 11:00～20:00
☎045 824-4194 (有)神戸ユニコーン 横浜通販部

〒244 神奈川県横浜市戸塚区平戸4-32-15

神戸SHOP／〒655 兵庫県神戸市垂水区神和台1-9-8
TEL.078-795-6673

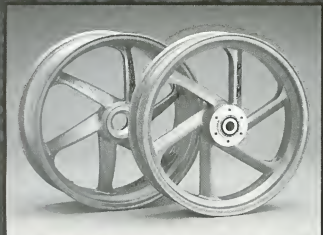
PVM
WHEELS-BRAKES
MADE IN GERMANY

目に見えない品質こそが、PVMの誇りです。

PVM製品は、ドイツの熟練したマイスターの手により、各車種ボルト・オンで装着できるよう一品一品丹念に製造され、世界で最も厳格とされるTÜV(独バイエルン技術検査協会)及び、国内の基準であるJWL(日本軽合金ホイール技術基準)の規格をクリアーしています。軽さだけでなく、安さだけでなく、見た目だけでなく、何よりも目に見えない「品質」こそが、厳格な審査をクリアーしたPVMの誇りなのです。

PVM 3スポーク マグネシウムホイール・アルミホイール

マグネシウムホイール重量例

フロント 3.50×17→3.0kg 2.75×18→3.5kg
リ ア 4.00×18→6.0kg 4.50×18→7.0kg
※上記の重量は、ベアリング・カラー・ダンパーが含まれています

■対応車種：750cc以上の殆どの車種にボルトオン装着できます。詳しくは、お問い合わせ下さい
■カラー：ホワイト／レッド／ブラック／ゴールド／シルバー
■リムサイズ・ホイール径等も、ご希望に応じドイツ本社にて製作可能

●アダプター類や加工等の不要なボルトオンタイプのため、PVMのポテンシャルを一切損なうことなく、サーキット及びストリートいずれのステージでも抜群の信頼性を発揮
●フロントにはスピードメーターボックス&ベアリング、またリアには製造特許を取ったハブダンパーを装備し、ストリートユースにおいても長時間使用することが可能
●ノーマルディスクローター&スプロケットも使用可能
●純正ホイールと比較して40〜50%のバネ下重量が軽減されこれによりサスペンション性能やハンドリングが大幅に向上

PVM 6スポークマグネシウムホイール

ニューデザインの6スポークタイプマグネシウムホイールが新登場。DUCATI 916, RC45, RS250等のセンターロックタイプをはじめ、その他の車種用も順次発売予定です。

3スポーク及び6スポーク【価格例】		マグネシウム
GPZ900R	F/3.50×17	¥125,000
	R/4.50×18	¥220,000
	5.50×17	¥235,000
Z1000R	F/2.75×18	¥130,000
	R/4.00×18	¥220,000
	4.50×18	¥225,000
ZEPHYR1100	F/3.00×18	¥125,000
	R/4.50×18	¥225,000
V-MAX	F/3.00×18	¥130,000
	R/5.00×17	¥240,000
916/748	F/3.50×17	¥120,000
	R/6.00×17	¥200,000

※上記金額はマグネシウムホイールの価格です。
アルミホイールは1本に付き各¥10,000安となります。
※6スポークはマグネシウムのみとなります。
※上記車種はほんの一例です。他車種についてはお問い合わせください。

PVM 5スポーク 2ピース アルミホイール

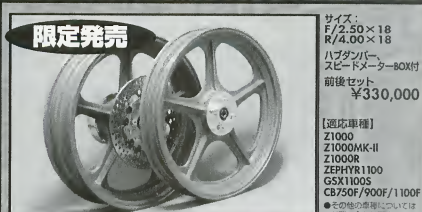
2ピースのメリットである修復時の経済性を生かしながら、接合部も含め、一つのアルミブロックから削り出すという贅沢な製造方式により、高剛性を確保。またリム部は4輪で絶大な人気を誇るBBS社と業務提携し、独自の緻密で乱れのない鍛造リムを採用。そして表面は美しいポリッシュ加工を施した、まさしく高品質、機能美を追及した新製品です。

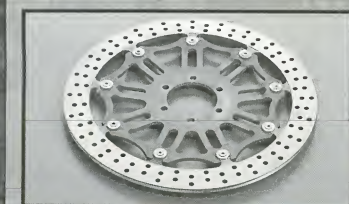
【価格】 F/3.50×17 R/5.50×17 ¥398,000
前後セット ハブダンパー付 ボルトオン

サイズ：
F/2.50×18
R/4.00×18

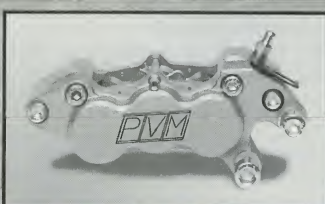
ハブダンパー、
スピードメーターBOX付

前後セット
¥330,000

【適応車種】
Z1000
Z1000MK-II
Z1000R
ZEPHYR1100
GSX1100S
CB750F/900F/1100F
●その他の車種についてはお問い合わせ下さい。

PVM 5スポークマグネシウムホイール

多数のご要望により5本スポークマグネシウムホイールを20セットのみ限定発売致します。ご希望の方は、お早めにどうぞ。

PVM鋳鉄フローティングディスク

アウターローターを鋳鉄、インナーローターをマグネシウム合金とするPVMディスクローターは、従来メーカーよりストッピングパワーを40%以上も高め、マシンのコントロール性能を大幅にアップさせます。勿論、厳格なドイツのTÜV規格もクリアー。さらにニューモデルより、ボルトタイプのフローティング・ピンを採用。熱による歪みを抑え、耐久性をさらに向上させています。260φ〜320φまでラインナップしております。

【価格例】
300φ ¥84,000/ 310φ ¥87,000/ 320φ ¥89,000

PVM 異形6POTディスクキャリパー

PVM 6POTディスクキャリパーは、本体をアルミ削り出しとし、剛性を大幅に向上させています。さらにニューモデルより、スリット付のピストンを採用。より高い放熱効果を実現しています。鋳鉄フローティングディスクと共に、驚異のストッピングパワーを是非体感してください。レーサーはもちろん、ストリート用にもボルトオンキットをご用意しております。これからの主流となり得る6POTブレーキシステムです。

(パッド込) ¥115,000

PVM アルミスイングアーム（目字型）

断面が「目」の字型をしたアルミフレームによる構成で(RC30型と同構造)、ピボット部、及びチェーン引き部分はすべて鋳造し、焼き入れを施しています。従来のスイングアームより数段フレームの剛性が向上し、より優れたコントロールが可能。もちろん、ドイツTÜV規格をクリアーしています。またスタビライザータイプもご用意しております。

●各車種用有。お問い合わせください。
¥210,000〜¥250,000

総販売元
総輸入元
独PVM日本総販売元 (有)タイムカンパニー 〒235 神奈川県横浜市磯子区磯子 2-28-17-204
総輸入元 PVM JAPAN TEL.045-755-0804 FAX.045-754-2839

●全国通販承ります。TEL.にてお問い合わせ下さい。
●お急ぎの方は…携帯電話 030-23-28976へ

内外6台のスペシャルを見る・乗る

大改造による性能向上、フレームを造ることによって
別のモーターサイクルを生み出すやり方
それらをとり交ぜての6台をイッキに紹介しよう

GSX1166S Katana

すでにおなじみとなったブライトロジックの新作。さらなる速さを目指す新カタナ

EIGER Ferrari 900

世界にたった1台、あのフェラーリの名を公然と名乗るオートバイがこれだ

HARRIS Ducati 877

前号で紹介したハリス社のフレームに、古きよきベベルを積むブレイントラストの力作

TRIUMPH Renegade 750

かつてレースシーンの王者だった3気筒エンジンを持つ、英国製ロードスター

GSX1258S Katana

フレームの改造に個性が光る。岡山のモトジャンキーによるスーパー・カタナ

BAKKER Yamaha TDM850

ヤマハ並列2気筒を生かす軽い車体。走りのバッカーの面目躍如たる1台である

GSX 1166S KATANA

BRIGHT LOGIC

最新のモンスターに勝ちうるカタナ改

**ブライトロジックのカタナは5月号でも紹介したが、今月は別のマシーンが登場
サーキット走行までを考えた今回の車両は、剛性、出力、ともに前仕様を上回る**

ブライトロジックのカタナカスタムは５月号でも試乗しており、非常に高いレベルで仕上げられていたことを鮮明に記憶している。今回のカタナはオーナーの要望により、サーキット走行も意識した、より高い戦闘力を持たせるという意図を持って製作されたものだ。ベースは'90年型のアニバーサリーモデルで、特徴的な魅力あふれる外装はSTDのままに、エンジン、足まわり、そしてフレームに至るまで、ブライトロジック流の大幅なモディファイが加えられている。

前後17インチホイールのため車体全体が低くなっており、余計なものは取り外されている。前回のマシーンと同じように、見るからに走りを予感させ、各部の仕上げも美しい。ハンドルとステップがスペシャルのため、ポジションはSTDよりもスポーティであり、加えて乗り慣れたバイクのように異和感を感じさせないものである。バランスがとてもいいのだ。

エンジンは、ハイパワーを狙ってコスワースのφ75㎜ピストンを組み込み、排気量を1166.3ccとして、カムはヨシムラST-2を選択。TMR-MJNφ40㎜キャブレターとオリジナルのエグゾーストシステムによって、吸排気もチューンアップされたエンジンは、STDとは比較にならないほど強力だ。後輪で145psを計測したというが、それが納得できる。前回のカタナと比べると８psアップということだが、絶対的なパワーが大きいために、体感上では大きな差は感じ取りにくいが、よりパワフルになっているのは確実である。

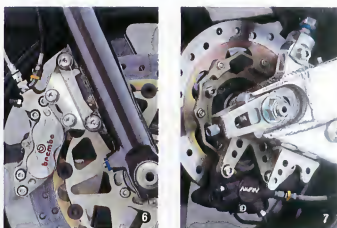
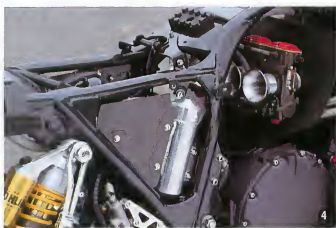
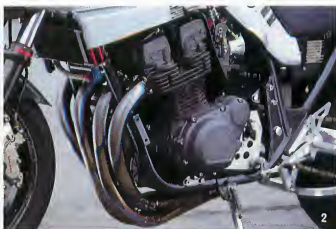
扱いやすさの点でも前回のマシーンにひけをとらないし、下のトルクもたっぷりある。一般的にST-2カムを入れると下が犠牲になるといわれているが、そうしたことは一切ない。3000〜4000rpmでも何不自由なく走れるし、１、２速で、アクセルをラフに大きく開けるとフロントが浮き上がり、３速でもリフトしそうになる。吹け上がりも全体的に軽くなっている。最もパワフルに感じるのは7000rpmから上で、そこからレッドゾーンに至るまでの力には凄みすら感じる。

今回のエンジンも出来がいい。が、唯一気になったのは6000rpm前後でハンドルにビリビリとした振動が大きくでることだ。これは主にエンジンマウントの前側２カ所を、剛性を確保するためにリジッドマウント（STDもリジッドだが、前回のマシーンはラバーマウントに変更していた）としているからで、これは造り手もオーナーも承知のうえ。振動より145psのハイパワーに対応する車体剛性をとったということだ。

φ43㎜アドバンテージ・ショーワのフロントフォーク、オーリンズのリアショック、前後17インチのマルケジーニホイールなどで構成される足まわりは基本的には悪くない。ハンドリングは軽快で素直、ハイスピードでのフルバンク時の安定感も高く、17インチをよくものにしている。だが前後ショックのセッティングはまだ完全ではないということで、試乗開始直後は運動性がそれほど高いとは思えなかった。バネレート、特にリアのそれが弱いようだったので（オーリンズのリアショックは前回と同仕様だが、レイダウン角がより大きくなっているため、バネレートの高いスプリングも準備しているとのことだ）、プリロードを大きくかけるとともに伸び側のダンピングを弱くするなど、何度かリセッティングした結果、ほぼ納得できるレベルになり、十二分な速さをみせてくれた。だが、出力が前回の車両より向上していることと合わせて考えると、バネレートはもう少し上げるべきかもしれない。

28カ所に補強が入れられたフレームは、その成果を感じさせてくれる。フルパワーをかけても車体がよれることはない。GSX-R750のスイングアームもいい仕事をしている。また、やはり車重が軽いというのが大きい。完全装備・ガソリンなしでの車重は210kg。これは前回のマシーンとほぼ同じで、常に軽快感がある。これらはSTDと大きく異なるところだ。

ブレンボのディスクとキャリパーをセットしたフロントブレーキは、制動力、コントロール性、ともにまったく不満はない。これはリアについても同様だ。欲をいうならば、フロントはもう少し小さい入力でシャープな利きを示すほうが私の好みではあるが…。クラッチは油圧式に変更されており、前回のパワーアシストを使ったワイア式に比べるとずっとタッチがいい。

相対的な評価を正直に言うなら、前回のマシーンのほうが実用性を含めてのトータルバランスは少し高い。だが、それは前回の車両の完成度が非常に高かったからだし、振動の低減よりも高剛性をとるなど、限界を高めようとした今回の製作意図も頭に入れておくべきだ。このマシーン１台を評価するなら、エンジン、車体ともに大幅に性能アップした、速く走るための素晴らしいカスタムカタナである。実際、とても速く、そして楽しく走ることができた。前回の試乗記に最新のリッターバイクと充分勝負ができると書いたが、このマシーンにも同じことがいえる。（野口眞一）

❶トップブリッジはオフセット35㎜の'89年型GSX-R1100用ヨシムラ製で、アンダーブラケットは同車用STD。メーターはカーボンとアルミプレート（裏側）を介してマウント。バックミラーはGSX-R1100で、ハンドルの回り止めとなるボルトに留めたステーにナットを溶接して装着。フロントブレーキマスターシリンダーはブレンボのφ19㎜レーシング。クラッチのマスターシリンダーはこれを逆さまにして使用する。各リザーバータンクは、トップブリッジクランプボルトをSTDより長いものとして反対側に出し、クランプボルト用の10㎜、タンク用の6㎜の、雌ネジが切られた削り出しのナットで締め、そこに固定している。ステムトップボルトの樹脂製のキャップは単品製作。
❷145ps（後輪）を発揮する1166.3ccのエンジンは、コスワースφ75㎜ピストン、ヨシムラST-2カムシャフトを採用する。バルブの軽量加工、各部のバリ取り、燃焼室の全気筒容積合わせ（0.2cc以内）、ピストンの重量合わせなどは、この車両に限らず、ブライトロジックでエンジンチューニングを行うすべての車両に行われる作業だ。キャブレターはヨシムラミクニTMR-MJNφ40㎜。EX.システムはオリジナルのチタンエキパイ＋カーボンサイレンサー。エンジンマウントプレートはSTDのスチール（4.8㎜）からステンレス（6㎜）に変更。
❸前回のカタナのようにパワーアシストクラッチのユニットを持たないため、ステアリングヘッドまわりの補強は、プレート面積を拡大したより強固なものとされている。ハーネスを通す穴にはフチゴムがきれいに取り付けられており、外皮に傷がつかない配慮がなされている。
❹STDのリアブレーキマスターシリンダーステーをカットして、エンジンハンガーからステーを出し、オイルキャッチタンクを設置する。
❺オリジナルのアルミ製ドライブスプロケットカバーには、ホンダ車用を使う速度計の取り出し用ユニットと、FZR1000用の油圧クラッチピストンが取り付けられている。ピボットプレート下端のそれも合わせて補強は全28カ所。フレーム、外装の塗装はアイダカークラフト。
❻ホイールは前後ともTZ250用マルケジーニ。サイズはF：3.50×17、R：5.50×17。17インチを採用したのは、サーキット走行などの際に、スリックおよび最新のハイグリップタイヤを選択できるからだ。フレームの補強も、これらのグリップに耐えうるレベルとされている。フロントフォークにアドバンテージ・ショーワのフルアジャスタブルタイプを採用したのも用途を考えてのことだ。フロントブレーキはブレンボ鋳鉄φ320㎜ディスクと同削り出し異径4ピストンキャリパーの組み合わせ。ヨシムラスピードフローのブレーキホースは最近のスズキ車のようにマスターシリンダーから右キャリパーへ、そこから左へとつながる。ブレンボのマスターシリンダーはホースが下から出ており、ハンドルがSTDより低くなっていることもあって、バンジョーボルトが2本並んでいるとカウルに接触してしまうためだ。
❼リアブレーキはTZ用のニッシン2ピストンキャリパー＋ブレンボφ220㎜鋳鉄ディスク。スイングアームは'90年型GSX-R750用を強化したもので、後端下部にレーシングスタンドの受けを備える。　（中村）

■オーナー／石田真平
■協力：ブライトロジック　Tel.0462-46-4488

■本誌実測データ（最低単位：各0.5）

車両重量（kg）	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリンなし	108.5	101.5	210.0
完全装備・ガソリン満タン	117.5	107.5	225.0
キャスター（度）／軸距（cm）	25.0／150.5		

Photos : Teruyuki Hirano and Takashi Aoki

HARRIS DUCATI 877

BRAIN TRUST

英国製フレームを得たベベルユニット

750SSやNCRレーサーのフォルムを目指すことが多いベベルのカスタムだが ハリスフレームのこのマシーンは、それらとは方向の異なる乗り味を持っている

11月号のGSX-R1100ユニットを使用したマグナム4に続いて、今月もハリスフレームのマシーンに試乗する機会に恵まれた。今回登場するのはドゥカティ各車のカスタムで知られるブレイントラストが製作したマシーンだ。搭載されるパワーユニットは、最新のコグドベルトを使う水冷DOHC4バルブエンジンではなく、'84年型のベベルユニット。いうまでもなくフレームは、このエンジンに合わせたハリス製。

1970年代、世界中にカフェ・レーサーブームを巻き起こしたハリスをはじめとするイギリスのスペシャルビルダー。彼らはユーザーの要望に合わせて、日本製を中心にどんなパワーユニットでも搭載可能で、オリジナルより軽量かつコンパクト、そしてハンドリングに優れたスポーティなフレームを造り上げることを得意としていた。その小回りの利く技術力は、当時よりも、ハンドリングを含めた総合性能が格段に進歩を遂げた現代ですら、大量生産されるモデルには飽き足らないユーザーに愛され続けている。

今回試乗したマシーンも、そんなスペシャルマシーンが欲しいオーナーの要望に基づいて組み上げられた1台だ。いまだに多くのマニアを引きつけるベベルシャフトのエンジンは、'84年型の900MHRをベースに、アッソのシリンダー／ピストンキット使用して排気量を876.5ccに上げ、各部のバランス取りやポリッシュ、カムシャフト加工など、レース用エンジンに近いハイレベルなチューンアップが行われている。

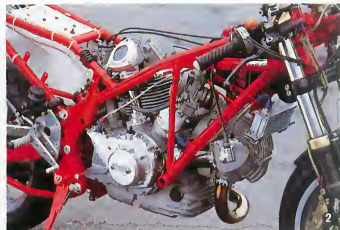
かなり尻上がりの（つまりシート高は高い）現代的なディメンションが与えられたハリス・ドゥカティは、とてもコンパクトで見るからに軽そうだ。本誌の実測でも、完全装備・ガソリンなしで188.5kg、ホイールベースは1460mmと、900MHRの202kg公表(乾燥重量。オイルやバッテリーなどが入った状態であれば、あと5kg以上重いはずだ)、1500mmのカタログデータよりずっと軽く、小さい。パワー的なデータはないが、相当走りそうだということは容易に想像できる。

レーシングチューンに近いとはいえ、きちんと調教されたベベルツインはセルで簡単に目覚めた。カム駆動のためのベベルギアがかみ合う独特のメカニカルノイズがやや大きいが、スロットルの開閉に対するレスポンスはベベルとは思えないほど鋭く、パンタレーサーでおなじみのベルリッキタイプ2into1エグゾーストからは、乾いた歯切れのよいサウンドが弾ける。

シートは高く、身長175cmの私でも両足のカカトが浮くほどだが、幅の狭いLツインユニットの利点を生かして、ニーグリップするあたりはぐっとスリム。ハンドルバーも比較的手前で、ライディングポジションそのものはなかなかいい。オリジナルの900MHRに比べればはるかにコンパクトで、最新型の916に近い。ステップ位置をもう少し（30～40mmほど）前寄りで低くすれば、さらにマシーンとの一体感は増すはずだ。

まだ組み上がったばかりということで、今回のテストでは回転を抑えて走ったが、このハリス・ドゥカティはその楽しさを充分に味わわせてくれた。エンジンのレスポンスは、比べてしまえば最新の水冷4バルブユニット、例えば916ほどの鋭さというか軽さはない。しかし、3000rpmあたりから充分なトルクを伴って、息の長い伸びをみせるベベル独特のフィーリングを持つLツインは、オリジナルより20kgほども軽い車体をぐんぐん加速させていく。この加速感は、ライダーを決して怖がらせないと同時に、とても気持ちよくさせてくれる。ケーブルの取り回しのために、スロットルが法外に重いのは困るが、まろやかな回転感など、味という点では最新のユニットを上回るかもしれない。ベベルファンが多いというのも納得できる。

ハンドリングやブレーキは完全に現代のレベルにある。走り始めた当初はギャップで跳ねる傾向が強く当惑したが、オーリンズのリアショックを伸圧ともに減衰力を弱める方向でアジャストしていくことで、素晴らしく軽快なものとなっていった。倒し込みは軽いなかにもしっとりとした手応えがあり、それでいてフラつくこともなく速度に合わせたリーンアングルまで自信を持って寝かせていくことができる。フルバンク時の安定性にも優れていて、予想以上に早いスロットルオープンが可能だ。916では、ともするとサスペンションのセッティングが必要になったり、スロットル操作にシビアなコントロールが要求されるが、このハリス・ドゥカティは軽快さと穏やかさがちょうどいいバランスの中にあり、とても扱いやすい。オーナーがあえて最新型ではなく、ベベルシャフトのパワーユニットを選んだ理由がよく理解できる。

現代的な構成を持つフレームと最新のサスペンションやブレーキ、これにやや古いが味のあるパワーユニットを組み合わせるという、このハリス・ドゥカティのような手法は、今後のカスタムシーンに新たな一石を投じることになるかもしれない。　　（山田　純）

❶正式車名は、ハリス・TT-F1 スポーツイモラという。赤く塗られたクロモリパイプのフレームは、エンジンのベースである900MHRのものより現代的な、ステアリングヘッドからスイングアームピボットまで一直線にパイプが伸びるという構成だ。'91年3月号で、750パソ、400F3のパワーユニットを使ったハリスのマシーンを紹介しているが、前者はアルミツインスパー、後者はレーシングパンタとほぼ同じ構成を持つスチールパイプフレームであり、今回紹介する車両とはまったく別物。伸圧減衰力調整が可能なφ42mm正立フロントフォークと三ツ又はフォルセライタリア。リアショックはオーリンズに特注したフルアジャスタブルだ。白い文字盤を持つヴェリア製のメーターは、左が270km/hフルスケールの速度計、右が9000rpmからレッドゾーンが始まる回転計。ハンドルはスポンドンのアルミ製。左右のスイッチは現行900SSのものを使う。スロットルホルダーは2本引きのTZ用。

❷ベベルギアによってカムシャフトを駆動するSOHC2バルブのデスモエンジンは、0.6mmオーバーのアッソ製ハイコンプピストンと、同ニカシルメッキシリンダーを組み込んで、排気量を900MHRのSTDである864.4cc（86×74.4mm）から876.5ccへと12.1cc拡大。コンロッドとクランクにはバランス取りに加えてポリッシュ加工、後者はバルブにも施される。ポートにもポリッシュ加工を行うと同時に、インテーク側は径を拡大、エグゾースト側も形状を変更している。カムシャフトはSTDよりややハイリフトな製品に変更し、バルブはINのみ1mm拡大となるミレ用で、IN：φ42mm、EX：φ36mm。作動方式を油圧としたクラッチは、アウターハウジングとインナードラムに軽量加工とバランス取りが行われており、操作は非常に軽く行える。またエンジン内部のベアリングはすべて新品に交換されている。キャブレターはマロッシのφ41mm。2into1エグゾーストシステムはステンレス製のベルリッキタイプ。イグニッションコイルはM900の純正品を使用する。

❸伸び側減衰力のアジャスターを下端に備えるアウターチューブ前に、スピードメーターケーブルが見える。フロントブレーキはブレンボ4ピストンキャリパーと同φ320mm鋳鉄のフローティングディスクを組み合わせる。ホイールは前後ともテクノマグネシオで、サイズは、F：3.25×17、R：4.25×17。タイヤは前後ともミシュランで、TX11と同23を選択。サイズは、F：120/70ZR17、R：160/60ZR17。

❹アルミ製のガソリンタンクは容量約13ℓ（実測）。これに加えて、デュアルヘッドランプを備えるハーフカウル、シート/シングルシートカウル、左右のステップは、すべてハリスのキットに含まれる。エキセントリックアジャスターを後端に備えるスイングアームも同じくハリスの製品だ。リアブレーキはブレンボ2ピストンキャリパーとφ260mm鋳鉄のフローティングディスクを組み合わせる。この角度から見ると、オイルクーラーで冷却された後のオイルが、ダイレクトにシリンダーヘッドに送られているのがよくわかる。188.5kg（実測。完全装備ガソリンなし）という車重は、900MHRだけでなく、現行900SSの187kg（同条件）と比べても決して遜色のない数値だ。（中村）

■オーナー/藤田浩美
■協力：ブレイントラスト　Tel.03-3707-6730

■本誌実測データ（最低単位：各0.5）

車両重量（kg）	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリンなし	94.5	94.0	188.5
完全装備・ガソリン満タン	102.0	99.5	201.5
キャスター（度）/軸距（cm）	23.0/146.0		

Photos : Teruyuki Hirano

GSX 1262S KATANA

MOTO JUNKIE

独自の方法論によるスペシャルカタナ

STDのスイングアームピボットを廃し、アルミ削り出しプレートと交換するなど本誌登場2度目のモトジャンキーの作品には、新しい発想が感じられる

❶

岡山のSBS RIは、スズキの販売店であると同時に、モトジャンキーの名でもうひとつの活動を行っている。USヨシムラ、ワイセコ、メガサイクル、キャリロなどの各種パーツを、アメリカから直輸入販売するこのショップは、GPZ900R、ZZ-R1100、GSX-R1100などの国産並列4気筒カスタムを得意としている。「パーツは安価で早く（アメリカからの輸入部品は、早ければ2週間、遅くても1カ月以内で到着するという）提供したいし、不具合がある部分に関しては変な加工を施すよりも、一から造ってしまおうという発想なんです」と言う代表の赤井さんとメカニックの魚見さんが送りだしたカタナには、これまでのカタナカスタムとは違う視点が見受けられる。

リアのワイドホイール化に際し、チェーンラインを避けるために、フレームを削ったり、へこませたくないという発想から生まれた、アルミ削り出しのスイングアームピボットプレートもそのひとつで、これは剛性の向上にも寄与しているという。今回は紹介のみだが、145psを発揮するというエンジンともども、その走りを味わってみたい一台だ。　（中村）

❷

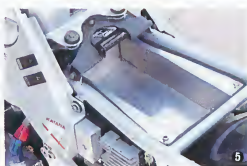
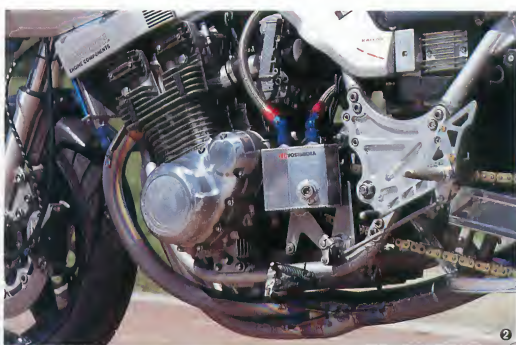
❸

❹

❺

❻

Photos：Tomonari Kayahara

■「大都市にあるショップでは、どうしても忙しさから多少の妥協が発生したり、また発想に新しさがなくなってしまうことがあると思うんです。地方だとゆっくり考えて、じっくり造れるんです。今、地方はパワーがありますよ」と言う赤井さんの言葉どおり、車体のパーツ選択には独自性が見てとれる。
❶前後ホイールはカタナのカスタムでは珍しいダイマグのホロ（中空）タイプ。GSF1200用のサイズ変更を行った特注品で、サイズは、F：3.50×17、R：6.00×17。タイヤはミシュランTX15／25で、F：120／70ZR17、R：180／55ZR17。フロントフォークはバンディット400用のφ41㎜で、スプリングをオーリンズにするなど、セッティングを変更している。リアショックはオーリンズのフルアジャスタブルタイプで、エンド部には20㎜の延長キットを使う。ブレーキ部品は、前後のマスターシリンダー、キャリパーともにAPの製品。フロントはオリジナルのブラケットを介したCP3769と'92年型GSX-R750のφ310㎜ディスク、リアはオリジナルのキットでフローティングされたCP3696と'88年型GSX-R1100を組み合わせる。前後ブレーキホースはアールズで、フィッティングはジェットリムスター。スイングアームは'85年型GSX-R750に補強を入れたものだ。
❷約20㎜厚のアルミ材から削り出されたスイングアームピボットプレート表面には肉抜きが施される。STDのスチール製のピボット部をこれに変更することでチェーンラインを約16㎜移動でき、最大で180㎜幅のタイヤを履くことが可能になる。構成的には、GPZ900R、ゼファー1100などと同じであるし、ピボット部の強度を高めるという点では現代のバイクと同じ手段であり、剛性に寄与しているというのもうなずける。ステップはUSヨシムラのCB1000SF用。
❸エンジンは、コスワースのφ78㎜ピストンによって、STDの1074.9ccから1261.5ccへと排気量を拡大。カムシャフトはヨシムラST-2で、バルブスプリングもヨシムラ製としている。φ39㎜のFCRキャブレターにはブラックアルマイトを施したオリジナルのネット付きアルミファンネルを装着。チタンエキパイ＋カーボンサイレンサーのエグゾーストシステムはビトーR＆Dに特注したもの。同社のシャシーダイナモでは145ps／9000rpm（後輪）を記録している。
❹カタナにステアリングダンパーを装着しようとするとカウルに穴を開ける必要が生じる。そこで考えだされたのがこの手法。ドゥカティ916や3月号で紹介したスペンサーのCB-Fのように、リンクを介して作動を前後方向から左右方向へと変えている。
❺巨大なエアボックスがなくなったことで空いたスペースに、アルミ板で収納スペースを製作。ストリートでの実用性を意識した姿勢がうかがえる。
❻ピボットプレート以外にも、ステアリングヘッドまわり、タンクレールのアール部下側、リアショック上側取り付け部付近などに補強が入る。
■オーナー／竹原　昇
■協力：モトジャンキー　Tel.086-244-1373

EIGER Ferrari 900

英国で造られたフェラーリを名乗る1台かぎりの2輪車

一見MVアグスタのマーニ・スペシャルをさらに改造したかに思えるこのオートバイは実際には、ほとんどゼロから創作された製作者の夢は、MVを打ち負かすことである

Report and Photos : Roland Brown
Translation : Kyoichi Nakamura

フェアリングにはフェラーリの名が記され、タンクにも有名なプランシングホースが付いている。真紅のボディにはエキゾチックなイタリアのスーパーカーの雰囲気が漂っている。しかし、自動車との関連はここまでだ。このユニークなバイクは、マラネロのフェラーリ工場製ではなく、MVアグスタのレプリカ製作を仕事にしている英国のエンジニア、デヴィッド・ケイが、エンツォ・フェラーリへの称賛を込めて造ったものなのである。製作期間は1年、3千時間以上と2万2千ポンド（約390万円）がそのために費やされた。

ケイは、彼の空冷900ccマシーンにモータリングの世界で最も魅惑的な名前を使う認可状を、フェラーリから得ているという。このバイクは、イタリアのファクトリーなら、クラシック時代のルマン24時間レースのためにこういうマシーンを造っただろうというコンセプトに基づいている。そのレイアウトの多くはMVがベースだが、4気筒エンジンはほぼ完全にオリジナルだ。ケイ自身が設計と製作を行い、息子のマークと数人の職人がそれに手を貸している。

2バルブエンジンは特別に鋳造したマグネシウムのクランクケースを使っており、このケースはMVのそれよりも少し狭い。カムシャフトの駆動はアグスタ風にギアトレインだが、圧入組み立て式のクランクシャフトや5段ギアボックスなど、エンジンのほとんどはケイが独自に造ったものである。一体式のシリンダーはアルミの削り出しで、シリンダーヘッドはフェラーリの部品をリサイクルして組み上げている。

4into1のエグゾーストシステムはケイの手造りで、MVとは違い、車体の内側に向かってカーブを描く。エンジンは71.2×56mmの891.9ccで、10.0：1の圧縮比と電子式のイグニッションを持ち、ケイのダイナモで105hp／9000rpmを発揮したとのことだ。レイノルズの531チューブで造られたフレームもケイの設計で、ボトムセクションを持たないことがMV自身のものと違っている。スチール製のスイングアームは、ピボットとリアアクスルの両方に偏心式のチェーンアジャスターを備えており、車高調整と、139cmから144cmの間でホイールベースを変えることを可能にしている。

サイクルパーツは比較的モダンで、フォルセライタリアの倒立フォーク、WPのツインショック、ツインディスクとハリソンの6ポットキャリパー、メッツラーを履いた17インチのアストラライトなどが目につく。

ボディワークは、地元のテリー・ホールというスペシャリストが手造りで造ったアルミ製で、テスタロッサ風のベンチレーションがついたサイドパネルが特徴的だ。173kgという乾燥重量は、普通のMVより50kg以上も軽く、また車体全体もかなり低い。削り出しのトップヨークにボルトオンされているメモリー付きデジタル計器のコンソールは、新旧テクノロジーのミックスを表しているようだ。ヨークの複雑な仕上げは、ステップやステアリングダンパーノブなどのパーツと同様、ディテールに関する情熱を物語っている。

デヴィッド・ケイが、持っているもののすべてをこのバイクの製作に注ぎ込んだのには、それなりの理由がある。彼は、ジャコモ・アゴスチーニが1967年のセニアTTでホンダのマイク・ヘイルウッドと戦ったときに記録した108.38mph（174.42km／h）よりも速くマン島のTTサーキットを走れる3気筒のアグスタレーサーを造ることを夢見ているのだ。このときのセニアTTでは、アゴスチーニがレースをリードしているときにMVのチェーンが切れて、ヘイルウッドが彼にとって最良のTT勝利のひとつを記録した。アゴは1968年から'72年の間に5回セニアTTで優勝したが、1967年のレース以上にマン島を速く走ったMVは1台もない。

「このバイクは私たちの技術的熟練を示すために造ったのだ。こういうプロジェクトができることを証明するためにね。これを見て、だれかがこう言ってくれるのを待っている。〝たいしたもんだ。そろそろ、もっと大きなことをしてもいいころだろう〟とね」

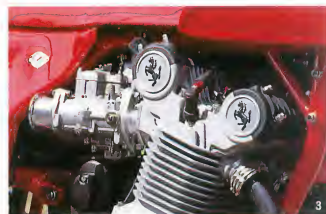
ケイには、昨年のクラシックバイクショーで発表したこのバイクを売るつもりがない。ショーでは、何人かの人々から買い取りの申し出も受けたのだが……。

「これは売らない。費用がかかりすぎたし、過去4年間というもの、私の人生の時間を多く取りすぎた」

また、フェラーリのバッジをつけたほかのマシーンを造って売るつもりも彼にはない。

「フェラーリに手紙を書いたとき、フェラーリの名前を使ってもいいが、これ1台きりだと言われた。フェラーリは社命をかけて名前を守っているのだから、それに盾をつくつもりはない。しかし、この地球にはポケットにいくらかの現金を詰め込んだ者がいて、マン島で優勝して、MVの最速ラップを破りたいと思っているにちがいない。私が思っているようにね。私はそういう人を見つけたい。このバイクが、そのために役立ってくれるといいのだが」（ローランド・ブラウン）

❶ダブルクレードルに見えるが、オイルパン左右にフレームパイプはない。無論チェーン駆動だ。スクーデリア・フェラーリを意味する〝SF〟の文字が入ったエンブレムがタンクの凹みに埋め込まれる。
❷デヴィッド・ケイ。彼の夢は、3気筒アグスタレーサーの製作だ。
❸キャブレターはツインチョーク（フロート室ひとつにメインボア2個が組み合わされる）のデロルトφ40mm2基。ヘッドはDOHCの2バルブで、バルブ挟み角は大きく、駆動はカムの直押しである。
❹テールランプも2連式。リアキャリパーはフローティングされる。

■David Kay（Eiger Engineering）　Phone／Fax：1543 377 871（英国の国番号は44）

TRIUMPH Renegade 750

車名は確かにトライアンフだしエンジンも3気筒だ。だがL.P.ウィリアムス社製のこれはヒンクレー工場産のモジュラーシステムとは異なる'75年製トライデントの心臓を持ったスペシャルなのだ

Road Impression : Roland Brown
Translation : Kyoichi Nakamura
Photos : Oli Tennent

四半世紀前の最強OHV3気筒を甦らせる

かつてレース部門を率いた男の事業

復活したトライアンフブランドの下には、いまや12機種ものラインアップがあり、そのうちの10機種が3気筒モデルだ。そして間もなく、ケルンでデビューした新型3気筒スーパースポーツが市販されようとしている。英国のミッドランズ地方、ヒンクレーにあるトライアンフの近代的な工場は、世界中の需要に全力で応えようとしているが、そこからほど近いところでは、パフォーマンスとスピリットの点では隔たりがあるかもしれないが、やはりタンクにトライアンフと記されたもうひとつの3気筒バイクが造られている。

それは、新鮮なスタイリングと深みのある塗装、それにトライアンフの3気筒エンジンを備えてレネゲードと呼ばれ、ヒンクレーの工場が造るモジュラーデザインのバイクとは、とても異なっている。

この新顔は、'70年代の英国のスーパーバイクだったトライデント750をそのベースにしている。古いトライアンフ、とりわけ昔のOHV3気筒エンジンで有名なL.P.ウィリアムスという会社が造ったものだ。

創業者のレス・ウィリアムスは、かつてトライアンフのレースチームの監督を務めた。そして、'72年にトライアンフがレース参加をやめたとき、'70年のボルドール24時間で派手なオイル漏れを起こし、〝スリッパリー・サム〟というニックネームで一躍有名になったワークスレーサーを買い取ってもいる(スリッパリーには、つるつる滑るという意味のほかに、当てにならない、不安定なという解釈もある)。

当時、ウィリアムスの指導の下で、ワークストライデントたちは1971年から'75年までマン島のプロダクションTTを5年連続で優勝した。その後、ウィリアムスはレースでの経験を元にして、ロードスターのスリッパリー・サム・レプリカを造ったのである。

それからウィリアムスは、トライデントベースのロードスターで、初期のラヴェルダ・イオタに似たネイキッドのレジェンド(伝統の意)を造り、さらに2気筒のボンネビルエンジンを使ったバカニア(海賊)を後に登場させ、成功を収めている。

バカニアは、トレバー・グリードルという人物の発案で、デザインの一部を彼が行っている。長年、L.P.ウィリアムスの顧客だったグリードルは、数年前にレス・ウィリアムスの引退に伴ってこの会社の営業を引き継いだ。レネゲードは、グリードルが社長になって以降、初めてのプロジェクトなのである。

この作品は、オールドファッションな外観のスペシャルを造りたいという、新しいボスの欲求から生まれたバイクだ。彼に言わせれば、「どことなく'60年代風で、ほかとは少し違ったレトロな味つけ」ということであり、スポークホイールやドラムブレーキなどをはじめとする多くの特徴が、このバイクをモダンなルックスのレジェンドと違ったものにしている。

そして、このバイクの誕生にはもうひとつの要素がある。それは、機械的にはまだ使えるものの、外観が見苦しくなっているトライデントがたくさんあるということだ。これらが、かっこうの臓器提供バイクになるのである。特にアメリカにはまだ台数がたくさんあり、最近では多くがヨーロッパに逆輸入されている。

かつてのトライデントは最速だった

現代のトライアンフと同じように、このバイクのシートは高い位置にセットされている。フラットなハンドルバーとバックステップがこれと相まって、ライディングポジションはスポーティであり、オリジナルの

トライデントのリラックスしたそれとは対照的だ。

リビルトされて58bhp／7250rpmを発揮するエンジンに付く３個のアマルキャブにチョークはなく、コールドスタートではティクラーを押し、オーバーフローさせてからスターターボタンを押さねばならない。いったんエンジンが目覚めると、ヒンクレーの水冷３気筒とは比較にならない、メカニカルノイズと音楽的なエグゾーストノートの豊かなブレンドが生まれる。

走りだすと、クラッチフィーリングは少々ラフだが、古いトライアンフの120度３気筒が驚くほどスムーズだとわかる。状態のいいトライデントのエンジンは、本当は快く魅力的なものなのだ。何年も前にメリデンで造られていたとき、多くの製品がその水準に達していなかったのが悔やまれる。左チェンジの５速ギアボックスも、うれしくなるほど軽いタッチで正確だ。

エンジンはまだ慣らしが完全に終わっていなかったので、回転数を低めに抑える必要があった。だから、パフォーマンスの大部分は未知の領域である。しかし、浮き浮きするような素早いパワーの炸裂は、トライアンフ独特の太くて柔らかいグリップにわずかな微振動を感じさせながら、バイクを勢いよく跳躍させる。突然、20年前には、カワサキZ1を除けば、トライデントが路上で最速だったことを思い出した。エンジンの回転をフルに使って走れば、いいトライデントは今日でさえもけっこう速く感じられる。

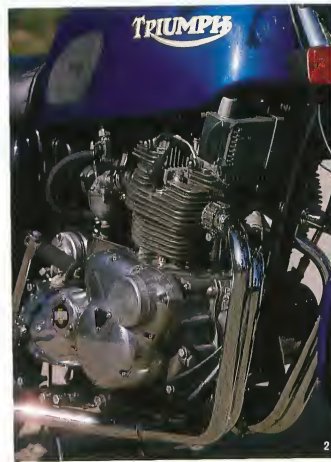
伝統的にピーキーな３気筒のパワーは、慣らしのリミットである5000rpmあたりで本当に現れ始める。各ギアで全開加速するなら、最高速は約200km／hに達するだろう（あるいはエンジンが焼き付くかもしれないが)。だがそれまでには、大半のライダーが吹きさらしのライディングポジションによって満足するはずだ。

レネゲードのシャシーは、このパフォーマンスを受け止めるのに極めて効果的だが、フレームとサスペンションの古さは当然のように感じられる。前後のサスペンションは硬くそれほど洗練されてない。乗り心地も板に乗っているようで、大きなバンプでは揺さぶられる。重々しいステアリングは、19インチのフロントホイールと、古風なジオメトリーのせいだろう。

しかし安定感は非常に高く、その一方で、わずかに手前に引かれたハンドルバーに確実なプレッシャーを与えさえすれば、かなり楽に振り回すことができるはずだ。前後タイヤは現代の基準では細いが、ドライな路面では、センタースタンドがわずかなコーナリングアングルで接地して失望するものの、豊富なグリップ力を発揮する。大きなグリメカは、シューが新しいので軽いブレーキングではフロントがジャダーを起こすが、高速からのブレーキングパワーは強力だ。

レネゲードは、ライダーを楽しませ続ける豊かな魅力と充分な性能を持つ、楽しめるバイクだ。レス・ウィリアムスは完成車しか販売しなかったが、トレバー・グリードルは、レネゲードを造りたいというトライデントオーナーにバラで部品を供給している。また、部品のすべてを買う必要もない。例えば、トライアンフオリジナルのホイールやブレーキをそのまま使えば、コストをかなり切り詰めることができるだろう。

このバイクのようなトライデントベースのスペシャルは、ある点からみればそれほど意味がないかもしれない。結局のところ、同じ金額でもっとパフォーマンスの高いモダンなバイクを買うことができるのだし、オリジナルの部品で古いトライデントをレストアすれば、もっと金銭的に価値のあるバイクを造れるのだ。

しかしもちろん、そんな議論はこのバイクに関係がない。レネゲードは、それ自身がユニークなスペシャルであり、どこか違っている何かを好む昔のトライアンフのエンスージアストには、この新旧のブレンドこそが、ルックスと実用性を兼ね備えたモーターサイクルというものなのだ。　　（ローランド・ブラウン）

❶フレームは、トライデントT160のスチール製セミダブルクレードルを再塗装して使用する。リアショックはオリジナルのガーリングに代えて、プリロード調整が可能なヘイゴン製を装備（ヘイゴンショックについては、'96年11月号で紹介)。オリジナルのT160と同じ19インチのフロントホイールは、スペインのアクロン製E型断面リムにステンレスのスポークを使い、エイボンのロードランナーAM20(100／90H19）を装着する。リアもアクロンとエイボン（ロードランナーAM21 110／90H18)の組み合わせ。リアブレーキは、トライデントではT160に初めて採用されたφ254mm（10インチ）のシングルディスクブレーキではなく、グリメカ製φ203mmのドラムブレーキにされている。かつてのBSAスタイルを持つシートは、L.P.ウィリアムス社の社長である、トレバー・グリードル自身のデザインだ。もともとボンネビル用に造られたステンレスのフェンダーは、タンクと同色に塗られている。ホイールベースは1470mmで、重量は約230kgとだけ公表されている。

❷一度分解され、組み立て直された740.4cc(ボア×ストローク：67×70mm）４サイクル空冷３気筒OHV2バルブエンジンは、後期トライデントの特徴である兄弟車BSAロケット３と同じく前傾したシリンダーを持つ。３個のアマル製φ27mmキャブレターとの組み合わせで、最高出力58bhp／7250rpmを発揮し、'75年型のT160用として製造された当時の性能を維持している。中央のシリンダーから出るエグゾーストパイプは、フレームのダウンチューブを避けるように二股に分かれ、左右２本のサイレンサーへと続く。4into2のような外観を持つこのエグゾーストシステムは、トライデントではT160から採用された。

❸クロームメッキの大きなヘッドライトはルーカス製。その上にあるメーターはボンネビルについていたヴェリア製のもで、7000rpmからレッドゾーンが始まる回転計（左）と150mph（約240km／h）まで目盛られた速度計の間に、白い文字盤の油圧計とインジケーターランプが挟まれている。燃料タンク（容量：25ℓ）はニーグリップラバーとオフセットしたタンクキャップを持つ、昔ながらのたたずまい。

❹ブレーキは、T160のシングルディスクに代えて、イタリアのグリメカ製φ203mmの２パネル４リーディングドラムを採用している。φ35mm正立式フロントフォークはオリジナルのパーツを磨き直したものだ。フェンダーはリア同様にタンクと同じ色に塗装されている。

❺L.P.ウィリアム社の社長、トレバー・グリードル。このレネゲード750のイギリス本国での値段は、5000ポンド（約91万円）である。

■L P Williams Ltd, Common Lane Industrial Estate, Kenilworth, Warwickshire CV8 2EF, England.
Tel.：926 54948（イギリスの国番号は44)

BAKKER Yamaha TDM 850

ニコ・バッカーが製作した
ツインスパーアルミフレームに
TDM850のエンジンを搭載した
スペシャルバイクである
一見平凡な外観とは裏腹に
こいつは本物の
ツイン・スーパースポーツだ

Road Impression : Roland Brown
Translation : Kyoichi Nakamura
Photos : Sam Jerome

信頼を持って攻められる車体と無類の加速

新しいフレームに載ったヤマハ並列ツイン

「けっこう激しくテストしてくれたみたいだね」バイクのオーナー、テオ・デン・オウデンはヤマハTDM850ベースのスポーツスターに取り付けられた、スタックの計器パネルから顔を上げながら言った。私はバイクのテストを終え、オランダ北部にあるニコ・バッカーのワークショップに戻ってきたところだった。

やれやれ。スタックの計器盤に付いているリコールシステムのボタンを何回か押しただけで、私が213km/hの最高速を出しただけでなく、シフトミスしたときに9500rpmというちょっと心配な回転数まで回したことをテオは知ってしまった。私はそれらを否定できない。幸いなことに、バイクにダメージはなかった。そして、テオは気にしていないようだった。

この最高速は、中身がスタンダードのTDM850エンジンを持つバイクにしては充分なものだ。しかし、このバイクをスペシャルにしているのは、バッカーが造ったハンドリングと、加速である。このヤマハ製パラレルツインエンジンを搭載するバイクが、まったく別物になっていることを知りたければ、車重をチェックするだけでいい。スタンダードのTDM850よりも、なんと40kg（比率にして20%ほど）も軽いのだ。

バッカーは、ほぼ25年間にわたってシャシーを造ってきた。それに載せられたエンジンは、ヤマハTZ250からハーレーのVツインまでと、実に多彩な顔ぶれだ。彼はいくつかの主要メーカーから仕事を頼まれたこともあり、バッカー製シャシーの多くは、革新的な設計の最先端であり続けている。数年前に造ったQCSというオルターナティブサスや、BMWの開発を助けたテレレバー式のフロントエンドなどはその代表だ。

だが、このバイクの場合は少し事情が違う。数年前のある日、兄が経営するバイクショップにあったクラッシュしたTDMをバッカーに運び込んだテオの目的は、できるだけ軽くてシンプルなカフェ・レーサーを造ること、つまり、ツインスパーのアルミフレームを設計して最高級のパーツを取り付け、必要のない装備をすべて取り除いてしまうことだった。そうして生まれたのが、路上を走る2気筒レーサーのようなフィーリングを持った、このスペシャルというわけである。

このバイクの最大の特徴は、フレームそのものだ。航空機用のアルミニウムで造られたフレームの構成は、おおむねTDMのスタンダードスチール製フレームをベースにしているが、バッカー製SOSレーサー用フレームの影響を受けている。スイングアームとホイールベースはSOSレーサーよりわずかに短くされ、前輪の荷重を強めている。TDMのリアサスペンションリンケージを取り外してオイルタンクを置くスペースを稼ぎだし、エンジンはやや高い位置にマウントされている。

このエンジンが旧タイプのTDMに使われていたものだということは、エンジンをスタートさせればエグゾーストノートですぐわかる。新しいTDMに搭載されているTRXと同じ270度クランクエンジンが放つドゥカティ的な音とは違うからだ。それは平板で、ほとんど単気筒のようなうなり声である。シートに座ってみれば、このバイクがスタンダードのTDMよりもずっとアグレッシブなマシーンであることは一目瞭然だ。クリップオンハンドルは低くてレーシーであり、ステップは高く、シートは薄くサスペンションは硬い。

じっとしていても、このバッカーのバイクは素晴らしくスリムで軽く感じられる。そして、発進させてみるとすぐに、増えた出力と減らされた重量が一体になって、目の覚めるような加速力をこのバイクに与えてい

ることがわかる。キャブレーションは全域を通じてぴったりと合っており、スタンダードのままで手が加えられていないφ38mmのミクニを全開にすると、バイクはのんびりとしたエグゾーストノートとは裏腹な勢いで飛び出し、前寄りにされた荷重配分にもかかわらず、1速では前輪を宙に浮かせさえする。

改造して取り付けられたアプリリアのカウルは、長身の私の場合は膝が少し当たるが、上半身のプロテクション効果は高く、スマートなスタックの計器盤は視認性がよい。出力と車重に対して2次減速比は低く設定されており、トップギアで8500rpmまで回したときにはあっという間に210km/hに達した。ギアボックスにはTDMエンジン特有のぎこちなさがあるが、幅広いパワーバンドのおかげで5速でも充分だ。

カフェ・レーサーにふさわしいハンドリング

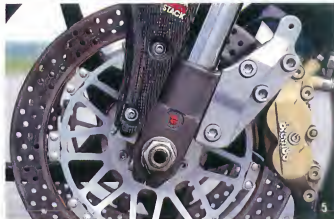
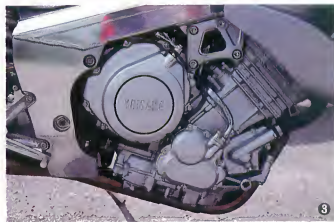
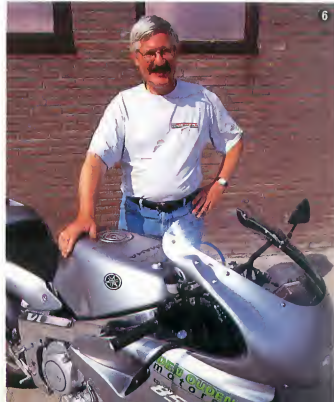
ハンドリングは最高である。とりわけスムーズな道路では、軽さが生み出す機動性、剛性の高いフレーム、ダンピングの利いたショックユニット、グリップのよいピレリ、そしてほとんど限界のないバンク角によって、信頼感を持ってコーナーを激しく攻めることができる。スタンダードより7mm少ないトレールは、バッカーTDMをかなりクイックにターンインさせるが、ステアリングダンパーなしでも安定性は高い。

サスペンションは、バンピーなオランダの田舎道では少々荒く感じられるが（ハイパープロTRXよりも明らかに荒い）、わずかにソフトにしてやれば間違いなくよくなるはずだ。こういう道路の多くは、緑色のヘドロに覆われた水がたまっている深い水路が横に沿っており、路面は気前よく泥で覆われている。そんな道を走った私は、このバイクの機敏さと、握力は必要だがパワーとフィーリングが豊かなフロントブレーキを大いにありがたく思ったものである。

最近完成したばかりのバッカーTDMのスタイルに関して何も知らずにオランダに来た私は、テスト前日にオランダのバイク雑誌に載っていた写真を見て少しがっかりしていた。明らかに手際よくまとまっていて仕上がりも上等である。しかし、このシルバーに塗られたマシーンはバッカーの基準からすれば平凡に見える。仮にアンダーカウルを取り付けたら、同じようなスタイルを持つ無数のレーサーレプリカたちとほとんど区別がつかなくなるのではないか。

しかし、そういった当初の失望は、超軽量で素晴らしい仕上げのこのTDMにまたがったときから影を潜め始め、パラレルツインのエンジンを初めて全開にしたときには、完全に消え失せた。そして、テストコースに現れた最初のタイトコーナーの連続をこのバイクが軽やかに切り返して走り抜けたとき、私はすっかりこのバイクの魅力にとりつかれてしまっていた。

バッカーTDMは、充分なパワーとトルクを軽快なハンドリングと組み合わせた、とても軽く、素晴らしいスポーツバイクだった。2気筒エンジン特有のキャラクターやサウンドと、バッカーに流れるレースで培われた血統を持つ、何から何までユニークなワンオフのスペシャルバイクである。

だが、最後の1点に関しては、近々そうではなくなるかもしれない。バッカーはこの冬、このTDMと似たようなバイクを少量だが生産する予定だからだ。彼はユーザーが持ち込むエンジン（TDM／TRXいずれのエンジンでも搭載できる）を使う予定で、サスペンション、ホイール、ブレーキ、ボディワークからなるローリングシャシーの価格を2万ギルダー（約130万円）と見積っている。テストした車両と同じようなコンプリートバイクは、約3万ギルダー（約200万円）になるだろう。高価だが、コンベンショナルでありながら実は非常にスペシャルなバイクの値段としては、これは決して法外ではない。　　　　（ローランド・ブラウン）

❶アルミ製ツインスパーフレームの重量はわずか7.5kg（初代TDMのスチール製デルタボックスフレームは20.4kg）であり、加えて徹底した軽量化を行うことで、公表乾燥重量はわずか160kgにすぎない。カウルはアプリリアRS250用を加工して使用しているが、容量14ℓのアルミ燃料タンクとグラスファイバー製のシングルシートはバッカーのオリジナルだ。キャスターの25度は初代TDMと同じだが、トレールは7mm短い98mmとされている。また、軸距は15mm短縮されて1460mmになり、車体のコンパクト化と旋回性能の向上に貢献している。
❷カウルにマウントされるスタックの計器盤。回転計の下にあるパネルには、燃料の残量、速度、走行距離などがデジタルで表示される。指定したエンジン回転数（このバイクでは6000rpmにセットされていた）で赤いライトを点滅させることができ、また、本文にあるような機能も持つ。WPのφ42mm倒立式フロントフォークは、プリロードと伸圧両側の減衰力調整が可能で、フォークトップに伸び側の減衰力調整ダイアルを持つ。これを支えるステアリングステムもWP製だ。
❸このバイクに搭載される849.3cc（ボア×ストローク：89.5×67.5mm）の並列2気筒DOHC5バルブエンジンは、初代TDMに使用されていた360度クランク（新型はTRX850と同じ270度）タイプである。エンジン内部に手は加えておらず、キャブレターもミクニBDST38をそのまま装着している。2into1のアップタイプにされたエグゾーストシステムは、連結部まではSTDだが中間部分から変更され、カーボンサイレンサーを装備している。最高出力は80ps／8000rpmというから、初代モデル輸出仕様の77ps／7500rpm（DIN）を上回っている。
❹リアのブレーキシステムは、φ220mmのソリッドディスクとリジッドマウントのブレンボ2ポットキャリパーの組み合わせ。5本スポークのホイール（5.50×17）はマービックのマグネシウム製で、タイヤはピレリ・ドラゴンの170／55ZR17を装着している。WPのリアショックは、プリロードと伸圧両側の減衰力調整が可能なフルアジャスタブルタイプで、リンクを介さずダイレクトにマウントされる。
❺フロントホイールは初代TDMの18インチを17インチとし、マービックのマグネシウム製5本スポークタイプ（3.50×17）にピレリ・ドラゴンの120／60ZR17を履く。ブレーキはダブルで、φ300mmのフローティングディスクに、ブレンボの4ポットキャリパーを装備する。
❻'73年にヤマハTZ250用フレームを世に送り出して以来、多くのGPライダーに愛されたフレームを製作し続けてきた、ニコ・バッカー。最近のユーロスーパーモノカップでは、彼が造ったツインスパーのアルミフレームにヤマハXTZ用をベースとする水冷単気筒SOHC5バルブ673ccエンジンを搭載したレーサーを見ることができる。

燃料噴射装置などでほぼ完成された新型1100スポーツ

つい最近75周年を祝ったモト・グッツィは今、とても元気だ。送り出す新型車の数とそれらの走りが、雄弁に全世界にそれを語る1100スポーツに乗った我々も同感であるビッグネームの復活を喜びたい

Photos : Manabu Kanagami and Teruyuki Hirano

MOTO GUZZI 1100 SPORT

Injection

燃料噴射システムの採用で二重丸のエンジン

8月号でローランド・ブラウンの試乗記をお伝えしてはいるが、エンジン、車体ともに相当手が加えられた1100スポーツが日本には入ったとなれば、自分たちでその走りを確かめぬわけにはいかない。ということで1700kmほど走った試乗車を福田モーター商会から貸してもらい、ワンデーツーリングをしてきた。

詳細なデータは輸入元にもまだ届いていないということだったが、簡単な紹介によるとシート形状が改善されて、ほとんど低くはなっていないものの足着き性は向上しているという。見ると、タンクとシートベースの間にあったすき間はなくなり、スリムである。また、座面の角度も改善されて前後移動も楽になった。しかし、期待の足着き性はわずかにいいかなあという程度で、身長170cmの私にはやはり背が高い。

ライディングポジションそのものもほとんど従来と同じで、上半身の前傾度に対してはステップが前方すぎるのも以前と変わらない。峠を飛ばすとなるとつま先をステップに置かざるを得なくなる位置だが、高速道路をゆっくりと走っているときなど、ピッと足に力を入れるだけで腕にかかる荷重を効果的に抜くことができるから、これはこれでそう悪くないと思った。

ここまでを総合すると、ヒョイッとまたがっただけでは新旧の1100スポーツを区別するのは、細かい装備品、例えばレバーの調整機能などに気をつけないかぎり難しいということだ。だが同じなのはここまでだ。

試乗は10月の初旬だったからまだ少しも寒くはないが、とにかく燃料噴射を装備したオールド・ビッグツインは一発で始動、意外に静かな排気音を聞かせてくれた。そして走りだしたとたん、キャブ仕様に発生していた低回転域でのトルクの谷がまったく消え去っていることに気づかされた。また、もちろん完全に暖機が済んでからだが、トップギアの2000rpmから右手を全開にしてさえ、ドコッ、ドコドコッなどといいつつ着実に回転を上げ、3000rpm以上に届くとビュイーンッとトップエンドへ向かって上ろうとする。どこからスロットルを開けても乗り手に忠実なこのエンジンは、低中域の増強が著しい。低中回転域には楽しめる振動があり、回転の上昇とともにバランスがよくなるのが90度Vの利点だが、これはもう詳述するまでもなかろう。もちろん上もよく回る。かつてのグッツィならバルブをひん曲げたであろう8000rpmは、今や実用最上限にある（回転リミッターは、そのわずかに上だ)。ローとセカンドではあっという間に、サードでもたいして待つことなくこの回転数をマークできる。

この日の東名は混んでいたので最高速チャレンジはおろか200km／hを出すことすらできなかったが、180km／hには瞬時に到達できる。トップ5000rpm（150km／h弱)あたりには、ハンドルを主とした振動があるものの、振幅は大きくはっきりしているがまろやかで軽い性質だからそう気にならない。

同じく燃料噴射装置を与えられた1100カリフォルニアもそうだが、より完全に近い吸気システムというものは、エンジンをこうもよくしてくれるのか。一部のオールドファンはキャブレター仕様の味わいを懐かしむだろうが、私なら絶対〝新〟をとる。最新の（かどうかは知らないが）コンピュータとフューエルインジェクションの組み合わせは、古い革袋に、ついに新しい酒を満たしたといえるだろう。

すでに新しいカリフォルニアに乗っていたから、エンジンのほうは多少なりとも予想がついていたが、車体にはあまり期待していなかった。倒立フォークの採用は悪くないが、スイングアーム支持板とスイングアームの強化というフレーム剛性向上策は絶対的なものとは思えなかったし、リアの17インチ化も同様だった。そして、市街地と流す程度の高速道路まで、この考えは正しいかに思えたのである。ところが…。

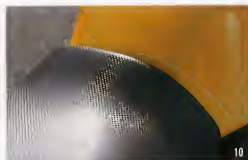
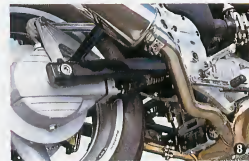
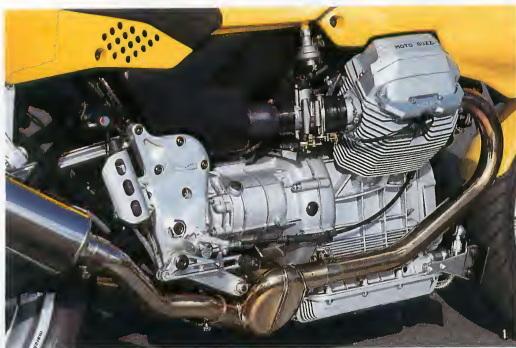
車体の向上もエンジンに負けていない

前後ショックのセッティング（フルアジャスタブルはいいが、リアの伸び側など、どこから手を入れればいいのだろう。外装をバラせとでもいうのか。早急の改善を望む）をしつつ峠を飛ばし始めるとそれがうれしい間違いであることが、はっきりとわかった。ハンドリングがモト・グッツィとしては軽快で、シャフトドライブでもコーナリング中のスロットルオフを許してくれるのは以前と同じだが、スパッとバンクさせるあたりはさらに軽くなり、大きく荷重がかかり始めたところからも異なる。従来型では、特に高い速度で深く寝かせるほど、動きは軽いものの車体全体がじわりとねじれるのが感じられたものだが、新型ではそうした変化がずっと小さく、剛性感という言葉を思い起こさせてくれるのだ。前の型の走りも私は好きだったが、新型を知ってしまうとやはりそれは色あせる。

もっと驚いたのは、高荷重がかかった状態でリアがギャップに乗ると（直線でもコーナーでも）、ショックユニットのストロークを使い切ってしまうのが欠点だったリアサスペンションが、新型ではなかなかそうなりにくいことだった。スイングアームとファイナルドライブケースを支持するトルクロッドは依然として平行のままで、有効なアンチスクワットを生んでいるはずはないから、バネレートとダンピング特性をよほど上手にやり繰りしたとしか思えない。あるいは、見たところは同じようでも、リアショックの作動角改善といったことをしているのか（モト・グッツィのリアサス改善とアンチスクワットについては、'95年8月号参照)。調整の途中から急激に強まってしまうステアリングダンパーは、結局最弱付近しか使えなかった。

駆動系に加えられた改善、例えばハブダンパーの追加や確実性を増したミッション（グッツィのニュートラルランプはうそをつくことが多いが、今回は真正直だった。ただし、シフトペダルは遠すぎる）なども走りの質を高めているし、平行のままとはいえ、前記のトルクロッド両端がピロボールからラバーブッシュにされたことにも秘密が隠されているのだろうか。

以前からフロントブレーキは悪くなかったから、同装備の今回も不満はない。クラッチともどもレバーに調整機能が付いたのはプラスだが、形状そのものがあまりよくないのは残念だ。一方、リアブレーキは改善された。フローティング式の欠点として、BMWのR系などと同じくあまり利かなかったのが、今度のはずいぶん使えるのである。リアディスクを大きくしただけでこうも制動性能が上がるはずはない。タイヤを地面に押しつける力こそが決め手だから、やはりよくなったリアサスペンションと関係があると思う。

とにかく今度の1100スポーツは本当に進化している。いまどきカウリング類がぶ厚く重いFRPというのはいただけないが、これだけよく走れば、まあ、それもモト・グッツィらしさとするかという気にさせてくれるというものだ。こういうことを書くと輸入元は怒るかもしれないが、何の改善も加えず、整備だけしてユーザーに手渡すことのできる'90年代に入って初のモト・グッツィ、しかもそいつは素晴らしくよく走る—というのが正直な私の感想だ。（佐藤康郎）

■イタリア版カタログでの表記は〝SPORT 1100〟だが、輸入元の福田モーター商会では、日本国内でキャブ仕様が〝1100スポーツ〟と呼ばれていたこと、またそれと区別するためにも、この車名の表記を〝1100スポーツ・インジェクション〟としている。
❶吸気系がデロルトφ40㎜キャブレターからウェバー／マレリの燃料噴射システムに交換されると同時に、圧縮比を10.5：1から9.5：1に下げた1063.6cc（ボア×ストローク：92×80㎜）空冷4サイクルOHV2バルブエンジンだが、本体そのものに大きな変更はない。そして、最高出力66KW(90hp)／7800rpmはキャブ仕様と同値だし、最大トルクの95Nm（9.69kg-m)／6000rpmも、従来型の96Nm（9.79kg-m)／6000rpmとほぼ同じだが、試乗記にあるようにその実力は格段に上だ。なお、シリンダーヘッド部のガードは福田が1個1万円で別売りしているものだ。フレームはこれまでと同じ角断面パイプのスパイン型だが、燃料噴射モデルでは剛性向上のためスイングアームとステップを支えるサイドプレートの形状が異なる。ステップとブレーキペダルに変更はなく、110㎜の間隔は国産車の標準に近い。だがチェンジ側はこれが155㎜もあり、かなり遠い。
❷8000rpmからレッドゾーンの回転計(左)と、270㎞／hまで目盛られた速度計はヴェリア製。1100スポーツはマルゾッキの正立式フロントフォークを装備していたが、1100スポーツ・インジェクションではWP製のφ40㎜倒立式を採用。フォークトップ右で圧側、同じく左で伸び側の減衰力が調整できる。
❸スイッチ類は1100スポーツより小型化され、絵表示が付く。スロットルホルダーはスイッチ別体式になり、レバー調整ダイアルも形状が変更された。
❹クラッチレバー側にも4段階の調整機構が装備され、両レバーも衝撃を受けたとき先端だけ折れるような形状になった。またカウルにハザードスイッチが付き、ヘッドライトは常時点灯式に変更された。
❺1100スポーツ同様、ビチューボのステアリングダンパーがアンダーブラケット下に付く。燃料噴射の採用により、ホーンの下に燃料ポンプを装備する。
❻新装備のサーモスタット付きオイルクーラーは、エンジンの低い位置にマウントされる。1100スポーツまでは、オイルフィルター交換にオイルパンを外す必要があったが、新型はオイルパンが大型化されるとともに、外部からの交換が可能になった。
❼サイドスタンドは3〜4㎝後方へ移動した。日本に輸入されるものはさらにステップ側に寄せ、出したままでの発進を防止するスイッチが付く予定だ。
❽ハブダンパーを装備し、これを隠すためにファイナルケースにはツバが付けられた。これをフローティングするロッドもアルミ製に変更され、ジョイント部はラバー（従来はピロボール）になった。スイングアームは剛性を上げるため角断面を楕円に変更。
❾バッテリーはメインテナンスフリー型1個。後部に車載工具と書類が入るスペースを備える。
❿形状が変更され、足着き性が向上したシート（実測シート高：81㎝)。表皮もカーボン風になった。
⓫リジッドマウントのブレンボ2ポットキャリパーに変更はないが、ソリッドディスクはφ260㎜からφ282㎜に拡大された。18から17インチになったリアホイールは、アルミ製マルケジーニ(4.50×17)。タイヤはミシュラン・ハイスポートラジアルからピレリ・ドラゴンGT(160／70ZR17)となる。改善されたリアショックはWP製のフルアジャスタブル。
⓬フロントのブレーキシステムに変更はなく、ブレンボ4ポットキャリパー＋φ320㎜フローティングディスク。リア同様のマルケジーニ(3.50×17)にピレリ・ドラゴンGT（120／70ZR17）を装着。
⓭ヘッドライトを小型化したフロントカウル、シートカウル、フロントフェンダーはすべてFRP製。
⓮'96年4月に生産終了した1100スポーツ。正立式フロントフォーク、デロルトのキャブレター、18インチリアホイールやサイドプレートなど、1100スポーツ・インジェクションとは異なる外観を持つ。
⓯サイドプレートにある穴は、1100スポーツ・インジェクションでは、剛性を上げるためふさがれた。
⓰従来は小さなバッテリーを2個並列に積んでいた。
■福田モーター商会がモト・グッツィのニューモデル日本発売時期を発表している。1100スポーツ・インジェクションの発売は'96年12月で価格は148万円。1100カリフォルニア・インジェクション：'97年2月。1000デイトナRS：'97年1月予定 。V10チェンタウロ：'97年1月予定。1100カリフォルニア以下3台の販売価格は未定である。（迫田）

■本誌実測データ(最低単位：各0.5)

車両重量(kg)	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリンなし	106.0	126.5	232.5
完全装備・ガソリン満タン	112.5	131.0	243.5
キャスター(度)／軸距(cm)	26.5／148.5		

1100 SPORT Injection SPECIFICATIONS

価格：148万円
■塗色：レッド、イエロー、メタリックブラック
■エンジン　エンジン形式：4サイクル空冷90度V型クランク縦置き2気筒OHV2バルブ　排気量：1063.6cc　最高出力：90hp（66KW)／7800rpm（DIN）　最大トルク：9.7kg-m(95Nm)／6000rpm（DIN）　ボア×ストローク(比率)：92×80㎜(0.870)　圧縮比：9.5：1　気化器：ウェバー／マレリ燃料噴射　潤滑方式：ウエットサンプ　点火方式：ウエバー／マレリデジタルイグニッション　バッテリー：12V12Ah MFタイプ　始動方式：セル
■出力伝達系　クラッチ形式：乾式複板コイルスプリング・ワイア動作　変速機：5段リターン左足動1down／4up　後輪駆動方式：シャフト
■シャシー　フレーム形式：シングルビーム（クロモリ角パイプ）バックボーン　サスペンションF：テレスコピックφ40㎜倒立式　R：スイングアーム　ブレーキF：φ320㎜フローティングディスク＋異径4ピストンキャリパー　R：φ282㎜ソリッドディスク＋2ピストンキャリパー（リジッドマウント）　ホイールF：3.50×17　R：4.50×17　タイヤサイズF：120／70ZR17　R：160／70ZR17
■寸法・重量・容量　乗車定員：2名　軸距：1475㎜　乾燥重量：221kg　燃料タンク容量：19ℓ

ヨーロッパ・スーパーモノ選手権

European Supermono Cup and Superbike World Championship

世界スーパーバイク選手権

**大詰めを迎えたスーパーモノ選手権の第7戦オランダラウンドでは、MuZのリヒターが独走で2勝目を挙げる
注目のチャンピオン争いは、リーダーの箕田がクラッシュに巻き込まれてレースをリタイアしたため
ルースとカスカートに抜かれ3位へ転落。最終のスペイン戦で再び逆転することができるのだろうか？**

Photos and Text : Kyoichi Nakamura

終盤戦で最も大事なレースのひとつをオランダのアッセンで迎えたユーロスーパーモノの第7戦は、オープニングラップで大きな波乱が起き、選手権のポイントテーブルがかつてなく緊迫することとなった。

アッセンには珍しく一滴の雨も降らない週末に行われた予選で、51台のスーパーモノレーサーのトップに立ったのは、チェコラウンドにスポットでMuZに乗って見事に優勝を果たしたリゴ・リヒター（ドイツ）だった。２回の予選を通して最速だったリヒターのタイムは、MuZとほぼ同じ仕様のティグクラフトに乗るセカンドグリッドのスコット・スマート（英国）のそれより約1.5秒も速く、この時点で優勝候補の最右翼であることに疑いはなかった。

ドニントンとブランズハッチの予選で上位に入りながら、レースではいずれもメカニカルトラブルで成績を残せなかったスマートは、今回もトラブルの多い週末を迎えた。最初の予選ではベストタイムを出した直後にピストンに穴を開け、土曜日の２回目の予選は燃料系のトラブルで計時されずに終わったのである。

サードグリッドは、オーヴァーの箕田貴司がスマートから0.1秒遅れで続いた。しかし箕田とてもトラブルは免れ得ず、２回の予選ともそれぞれ違うエンジンを使っている。タイトル争いのトップに立っているものの、ポイントテーブルのマージンが２位のスティーブ・ルースに５ポイント、アラン・カスカートに８ポイントしかない箕田としては、アッセンで確実な上位入賞を果たして最終戦につなげたいところだ。

フロントロウの最後のポジションを獲得したのは、ユーロスーパーモノ初参加となるフランスのタクソンに乗るバイクジャーナリスト、ベルトラン・セビロウ（フランス）だった。彼はエンデュランスライダーとしてヨーロッパで活躍しており、この１週間前にアッセンで行われた16時間耐久でも、フランスカワサキのスーパースポーツに乗って優勝している。

セカンドロウにはドゥカティのカスカート（英国）、ワークスMuZのエリ・ビンドラム（ドイツ）、ハリス・ヤマハのルース（英国）、GDMロータックスのトマス・ローダー（ドイツ）が並んだ。ユーロスーパーモノではオーヴァーに次ぐ２番目の日本チームとして初参加のオールマンRSRXに乗る根岸直広は、３列目９番目のグリッドを獲得。これは空冷エンジンを搭載したマシーンとしては最上位のポジションであり、モンツァで優勝したウォルター・ヴィラ製作のヤマハとともに、SRXベースの空冷シングルがいまだに有力な武器であることと同時に、日本のトップチームのマシーンとライダーの技術を示したといえるだろう。

12ラップ／72.6kmのレースでホールショットを奪ったのは、BMRスズキに乗って予選11番手からスタートしたドイツの女性ライダー、カチャ・ポエンスヘンだった。それに箕田、リヒター、スマートが続き、バックストレートでリヒターが２番手に上昇。しかし、リーダーパックがサーキットの最も奥にある右コーナーに達したとき、レース後に大きな論議を生んだドラマチックなアクシデントが起きた。ポエンスヘンのインを強引に襲ったリヒターが追い抜きざまにBMRスズキのハンドルバーに接触し、バランスを失ったポエンスヘンはバイクから転落。マシーンは転倒した後に箕田のライン上に立ちふさがり、箕田はこれを避けることができずに衝突して転倒してしまったのである。

この結果、トップに立ったリヒターは、とぎれた後続を１周目で大きく引き離して独走。一時的に２位になったスマートも、再び燃料系にトラブルを起こして２ラップでリタイアし、レースはリヒターから大きく遅れた２位争いのビンドラム／セビロウが４位争いのカスカート／ルースを大きく引き離すという、きわめて拡散した展開になった。結局、リヒターは中盤からペースを落としながらも５周目から２位をキープしたセビロウに21.17秒のビハインドを与えて優勝。３位はセビロウから５秒遅れのビンドラム。４位はカスカート、５位はルースがフィニッシュした。根岸は中盤まで６位争いの集団にいたが、後半やや遅れ８位でチェッカー。選手権の８ポイントと賞金を獲得した。

箕田がリタイアしたおかげで選手権のポイントリーダーの座はルースの手に渡り、カスカートがそれに１ポイント差で続き、箕田は３位に転落した。しかし、４位のビンドラムまで12ポイントの差しかなく、最終戦のアルバセテには、かつてないほど接近したポイント争いが持ち込まれることになった。　（中村恭一）

❶ワークスMuZに乗るドイツの250ccライダー、リゴ・リヒター。オープニングラップで、リーダーのK.ポエンスヘンのインを襲って後に論議の的になったが、12周のレースの１周目にこのような強引な作戦が必要だったかどうかは疑問とされる。リヒターは、ユーロスーパーモノ３戦で２勝を達成。ドイツのMuZは、これでチェコ以来３連勝を挙げ、トータルでは７戦中の４戦に勝ったことになる。
❷左から２位のベルトラン・セビロウ（タクソン／フランス）、１位リゴ・リヒター（MuZ／ドイツ）、３位エリ・ビンドラム（MuZ／ドイツ）。ビンドラムは、ホッケンハイム以来２回目の表彰台。
❸アッセンには、日本の代表的SOSレーサー、オールマンのR-SRXと根岸直広選手（手前）も参加。予選では２分20秒７で９番目のグリッドを獲得するが、20秒台には予選６位から11位までが入るという激戦だった。レースでは空冷エンジン最速の８位でフィニッシュ。向こう側の箕田選手は、他車の転倒に巻き込まれてクラッシュ。選手権リーダーの座を英国のS.ルースに明け渡して３位に後退した。

❹初参加で2位に入ったB.セビロウは、耐久レースで活躍するフランス人ジャーナリスト。マシーンのタクソンは、スチール製のパイプフレームにGDMロータックスを搭載するオーソドックスなものだ。1周目からイグニッショントラブルを抱えて苦戦していたにもかかわらず、中盤でビンドラムを引き離し単独の2位でフィニッシュ。今季はこのレース1回だけのESM参加であり、当然アッセンではまったくのダークホースだった。
❺#99カスカートと#18スティーブ・ルース（ハリス・ヤマハ）のバトルは、ESMおなじみの光景。今回はカスカートが4位争いに勝利。ルースは箕田がリタイアしたおかげで選手権リーダーにジャンプアップし、カスカートは1ポイント差の2位に上昇。最終戦にすべてが持ち込まれた。
❻1位と3位を獲得してMuZ再建のニュースに彩りを添えたワークスライダーたち。左のビンドラムはウーマンパワーを発揮してポイントテーブル4位にあり、チャンピオンへの可能性をいまだつなぎとめている。

■ESM ASSEN RESULT

第7戦　オランダ　開催日：9月8日　天候：晴れ　決勝出走台数：32台
サーキット：アッセン　コース長：6.046km　周回数：12周
ポールポジション：R.リヒター　2'17"10

順位	ライダー	マシーン	タイム
1位	R.リヒター	MuZ SCORPION	27'41"05
2位	B.セビロウ	TUCSON	28'02"22
3位	E.ビンドラム	MuZ SCORPION	28'07"20
4位	A.カスカート	VEE TWO DUCATI	28'17"51
5位	S.ルース	HARRIS YAMAHA	28'18"12
6位	H-P.マイヤー	BMR SUZUKI	28'20"34
7位	H-V.ビーク	BAKKER YAMAHA	28'21"80
8位	根岸直広	ALLMAN R-SRX	28'26"22
9位	J.オーデマン	BAKKER ROTAX	28'51"53
10位	A.アペルバーク	SPONDON YAMAHA	28'52"57

最速ラップ：R.リヒター　2'16"73

■シリーズポイント(第7戦終了時)

1位：S.ルース（89）　2位：A.カスカート（88）　3位：箕田貴司（83）　4位：E.ビンドラム（77）　5位：H-P.マイヤー（57）　6位：M.エドワーズ／R.リヒター（50）　8位：C.ジェイムズ（40）　9位：L.ダル・マソ（30）　10位：J.クロウフォード（28）

フォガティ、完勝でWSB3年連続チャンプに望みをつなぐ

アッセンで常に強いフォガティは、2連勝して選手権防衛のチャンスを残した。#7キリと#2コルサーは各ヒートで2位を分け合った。

コシンスキー（ドゥカティ）が2連勝したインドネシア・セントゥールと日本人ライダーが初めて優勝した日本の菅生を転戦した後、再びヨーロッパに戻ってきた世界スーパーバイク選手権のアッセンラウンドは、このサーキットで過去6回のレースに勝っているカール・フォガティ（ホンダ）が2ヒートとも優勝して、3年連続チャンピオンへの希望をつないだ。

予選は、昨年のフォガティのコースレコードを上回る2分04秒414をたたき出したコシンスキーがポールポジションを獲得。フォガティは2番手、3番手はスライト（ホンダ）、そしてキリ（ドゥカティ）の4名がアッセンのフロントロウを構成した。

第1ヒート、フォガティはごく短い時間キリにリーダーの座を明け渡したものの、レースの大半をリードし、2位のキリに3秒の差を与えて優勝。3位にはコルサー（ドゥカティ）とのバトルに勝ったスライトが入り、コシンスキーは5位でフィニッシュ。日本で負傷したエドワーズに代わってワークスヤマハに乗った英国のジェイムス・ウィットハムは6位だった。

しかし、第2ヒートは前のレースほどフォガティにとって簡単ではなく、コルサー、コシンスキーのドゥカティが先頭集団を形成。最終ラップとなる16周目に見せ場を作った。レースの終盤で2回、ピットストレート手前のシケインの進入でフォガティを刺したコシンスキーは、チェッカーフラッグ直前の同じ場所で、それまでと同じようにフォガティのインを突いたものの立ち上がりで膨らみ、フォガティ、コルサー、コシンスキーはほぼ一丸となってゴールラインに向けてドラッグレースを展開。観客の興奮は最高潮に達した。

結局、レースはコルサーより100分の5秒早かったフォガティが第1ヒートに続いて優勝。アッセンでの8連勝を記録した。3位はコルサーに1000分の14秒遅れたコシンスキー。以下はキリ、スライトと続き、前ヒート10位のヤマハの吉川は7位でフィニッシュした。

この結果、フォガティは選手権リーダーのスライトに22ポイント差、2位のコルサーに15ポイント差の3位に上昇し、残りのスペインとオーストラリアに向けて、3年連続のタイトル獲得の夢をつなぐことになった。しかしフォガティは、来期、ワークスドゥカティに復帰することをすでに発表している。　　（中村）

■WSB SENTUL RESULT

第8戦　インドネシア　開催日：8月18日　天候：晴れ　決勝出走台数：24台
サーキット：セントゥール　コース長：3,965km　周回数：25周
ポールポジション：C.エドワーズ　1'28"326

順位	第1ヒート			第2ヒート		
1位	J.コシンスキー	DUC	37'18"525	J.コシンスキー	DUC	37'10"159
2位	C.フォガティ	HON	37'21"834	A.スライト	HON	37'14"854
3位	A.スライト	HON	37'25"827	C.フォガティ	HON	37'15"417
4位	P-F.キリ	DUC	37'32"266	C.エドワーズ	YAM	37'22"413
5位	C.エドワーズ	YAM	37'38"713	T.コルサー	DUC	37'28"394
6位	T.コルサー	DUC	37'45"708	J.レイノルズ	SUZ	37'38"457
7位	吉川和多留	YAM	37'53"149	吉川和多留	YAM	37'38"646
8位	P.カソーリ	DUC	37'54"531	N.ホジソン	DUC	37'39"495
9位	J.レイノルズ	SUZ	37'55"432	M.ヘイル	DUC	37'39"646
10位	M.ヘイル	DUC	37'55"637	K.マッカーシー	SUZ	37'56"624
最速ラップ	C.フォガティ		1'28"942	J.コシンスキー		1'28"453

■WSB SUGO RESULT

第9戦　日本　開催日：8月25日　天候：晴れ　決勝出走台数：33台
サーキット：スポーツランドSUGO　コース長：3.7375km　周回数：25周
ポールポジション：T.コルサー　1'30"567

順位	第1ヒート			第2ヒート		
1位	武田雄一	HON	38'30"054	青木拓磨	HON	38'18"759
2位	芳賀紀行	YAM	38'30"140	J.コシンスキー	DUC	38'19"313
3位	吉川和多留	YAM	38'32"353	A.スライト	HON	38'32"149
4位	T.コルサー	DUC	38'34"436	C.フォガティ	HON	38'32"719
5位	J.コシンスキー	DUC	38'36"306	藤原儀彦	YAM	38'33"595
6位	A.スライト	HON	38'41"756	梁　明	KAW	38'34"682
7位	藤原儀彦	YAM	38'43"253	武石伸也	KAW	38'34"999
8位	C.フォガティ	HON	38'49"595	吉川和多留	YAM	38'35"297
9位	梁　明	KAW	38'50"269	T.コルサー	DUC	38'42"015
10位	武石伸也	KAW	38'52"271	北川圭一	SUZ	38'42"333
最速ラップ	芳賀紀行		1'31"432	青木拓磨		1'31"044

■WSB ASSEN RESULT

第10戦　オランダ　開催日：9月8日　天候：晴れ　決勝出走台数：26台
サーキット：アッセン　コース長：6.046km　周回数：16周
ポールポジション：J.コシンスキー　2'04"414

順位	第1ヒート			第2ヒート		
1位	C.フォガティ	HON	33'31"067	C.フォガティ	HON	33'32"183
2位	P-F.キリ	DUC	33'34"107	T.コルサー	DUC	33'32"239
3位	A.スライト	HON	33'37"001	J.コシンスキー	DUC	33'32"253
4位	T.コルサー	DUC	33'37"050	P-F.キリ	DUC	33'42"331
5位	J.コシンスキー	DUC	33'37"256	A.スライト	HON	33'45"380
6位	J.ウィットハム	YAM	33'50"644	N.ホジソン	DUC	33'45"449
7位	N.ホジソン	DUC	33'51"724	吉川和多留	YAM	33'52"552
8位	S.クラファー	KAW	33'54"581	S.クラファー	KAW	33'56"341
9位	C.リンドホルム	DUC	33'55"315	K.マッカーシー	SUZ	34'01"968
10位	吉川和多留	YAM	33'55"394	A.メクロー	DUC	34'07"498
最速ラップ	C.フォガティ		2'04"899	J.コシンスキー		2'04"629

■シリーズポイント(第10戦終了時)

1位：A.スライト（310）　2位：T.コルサー（303）　3位：C.フォガティ（288）　4位：J.コシンスキー（281）　5位：P-F.キリ（208）　6位：C.エドワーズ（176）　7位：S.クラファー（149）　8位：吉川和多留（123）　9位：A.ゴバート（117）　10位：N.ホジソン（102）

アッセンを走ったふたつの日本チーム

アッセンで毎年行われる、オランダのドゥカティクラブによるレースはすでに本誌ではおなじみだ。今年、日本から2チームがこれに参加した。東京のサンダンスと横浜のオールマンである

Photos and Text：Kyoichi Nakamura

❶チームオーナーの竹田さん(中央)のSOSレースに対する情熱は、ついにアッセンへの遠征を決意させた。'89年以来チームを組んでいる根岸選手（右）は、マシーンを知り尽くした理想のライダー。蛍光オレンジの美しいオールマンR-SRXをポールポジションに導いた。元世界GPサイドカードライバーの熊野さんも応援に駆けつけた。
❷サンダンスのデイトナウェポンは、今回新しいクランクケースと乾式クラッチを採用。ヨーロッパへ偵察のつもりで来たので、楽しくレースができたと柴崎さん（右から3人目）は語る。ライダーの須貝選手（左から3人目）も、もっとサスセッティングができればよかったが、50kmのレースを完走できてなによりだったと率直な喜びを表していた。写真中央は、毎年日本のチームの面倒をみてくれる、オランダはミザノモーターのボスであるヨーストさん。
❸根岸選手とR-SRXは、2回の予選とも最速で快調そのものだっただけに、レースで結果を残せなかったことが悔やまれる。
❹すでに熟成されたオールマンR-SRXを見るために、ガレージにはオランダのSOSファンの訪問が後を絶たなかった。現在おそらく世界で最速の空冷SRXエンジンのひとつである100×84mm：660ccのシングルを'88年型TZ250のシャシーに搭載。美しさは天下一品だ。
❺昨年、世界GPでこのコースを走った須貝選手は、'93年からデイトナウェポンに乗っており、このマシーンを知り尽くしている。
❻ハンマーでたたいてつぶされたデイトナウェポンのサイレンサー。これによって静かにはなったが、7500rpmまで回せるはずのエンジンは5000rpm以上を拒否。ヨーロッパのレースは音に厳しいので、将来は2本マフラーにするなどの対策が必要になるだろう。

毎年、日本からのチームが参加している恒例のオランダはアッセンのドゥカティクラブレースに、今年はふたつの日本チームがやって来た。ひとつは、世界スーパーバイクのユーロスーパーモノ選手権にも参加した日本国内の代表的SOSチームのオールマンと根岸直広選手、もうひとつはこの3年間デイトナのツインレースに挑戦しているサンダンスと須貝義行選手である。

このレースの2週間前に同じサーキットで行われたユーロスーパーモノで8位になった根岸選手は、シングルクラスの2回の予選をトップで走って楽々とポールポジションを獲得。チームボス、竹田さんの慎重な整備のおかげで、空冷のオールマンR-SRXはノントラブルで決勝レースに挑むことになった。一昨年までドイツをベースにレース活動をしていた根岸選手も、ひさしぶりのヨーロッパの空気をエンジョイしているようで、家庭的なチームには緊張感と同時にレースを楽しむ雰囲気が生まれているようだった。

だが、日曜日のレースは、ポールポジションのグリッドが空白のままスタートした。R-SRXのイグニッションシステムが正常に作動しないことをウォームアッププラップで発見した根岸選手は、勝てたはずのレースのスタートをピットレーンで傍観しなければならなかったのである。これに失望したのは、チームやライダーだけではない。オーガナイザーや観客も、今や絶滅寸前の空冷シングルのあなどれない実力を見られずに終わったことを、心から残念に感じたのである。

一方サンダンスは、初めてのヨーロッパのレースにアメリカとの違いをみいだしながら、あることに苦慮していた。それは、オランダの厳格な排気騒音規制にパスできないという事実だった。レースのオーガナイザーは、事前の通達でFIMの基準の105dBAという明確な数値を示している。オランダに限らず、ヨーロッパの環境基準は日本よりもシビアだが、周囲に住宅地があるGPサーキットのアッセンは自治体がとりわけ厳しく、規制値を超えたノイズが計測されると、次からサーキットを借りられなくなることもある。だから、レースの主催者はこれにとりわけ神経を使う。

とはいえ、実際には105+3dBAまでは許容範囲だ。レース後の測定で、消音材が排気圧力で逃げていた場合の温情措置である。しかしサンダンスの場合は、これをさらに3dBAオーバーした111dBAをレース前の測定で記録してしまったのだ。結局、サンダンスは予選20番手を得たベアーズレースの決勝前までにこれに直すことができずDNS。その後のBOTTではサイレンサーの出口を縮小して音を消し、予選19番手のグリッドからスタートして12位でフィニッシュした。

'96年のアッセンは日本チームにあまりツキがなかったようだが、それでもこのイベントが世界で最も興味深いSOS／BOTT／BEARSであることに疑いはない。来年こそ、より多くの成功を期待したいものである。

'97 BIKERS STATION デイトナツアー

31度バンクを走ろう、レース参戦パッケージ マシーン1台、1チーム2名で90万円!

やっぱりデイトナに行かなきゃ始まらないでしょ 旧車でも883でも、レーシング・ア・ゴー・ゴー!

やっぱり、観るより、走りたい。でも、どうやったら…という夢と疑問にお答えするのが、レース参戦パッケージ。エントリーからマシーン輸送、パドック内のガレージ確保、それにエアチケットもホテルも含めてたったの90万円。日本の港でマシーンを渡したら、受け取りはスピードウェイのガレージっていう楽ちんさ。どうです、けっこうイケルでしょ。

●**対象レース**:'97年デイトナバイクウィークに開催される全レース。ヴィンテージロードレース、SOS、BOT、BEARS、ハーレー883、600/750スーパースポーツ、GP250、スーパーバイク(第56回デイトナ200マイル)、1000ccオーバーのF-USA、スーパークロスでもいいですよ。

●**参加資格**:MFJライセンス所有者。カテゴリーによってライセンス区分は異なります。

●**参戦パッケージ料金**:1チーム90万円。マシーン1台、ライダー1名、メカニック1名。
・料金に含まれるもの
1.東京港〜デイトナ往復マシーン輸送料(通関費用込み)
2.成田〜デイトナ往復航空運賃2名分(エコノミークラス)
3.デイトナビーチのホテル宿泊料2名分(2名1室利用8泊分)
4.レースエントリー手続き手数料(エントリー代別)
5.スピードウェイ内ガレージ使用料
6.現地レースコーディネーター費用
・料金に含まれないもの
1.エントリー代
2.レンタカー代(マシーンはガレージ保管が基本)
3.東京港(または横浜港)指定場所までの運送費用
4.海外傷害旅行保険やライダー保険費用
5.食事やその他の個人的な性質の諸費用
●**最少催行台数**:4台(コンテナに搭載するために4台以上が必要なため)
●**USモトリベルティの協力によるレンタルマシーンもあります。**
・USモトリベルティはテキサスに本拠を置く有力チーム。AMAでも数々のチャンピオンを獲得しています。参戦全体も協力してもらっています(ありがとうございます)。
1.レンタルマシーンはRS250、CBR600、H-D883R、CBR900RRなど
2.レンタル料:応談('96年実績は、RS250にメカニック付きで約2500ドル)
●**締め切り**:1月20日ごろ船積み予定ですから、それに間に合うように。
●**ご要望、ご希望、お問い合わせは、トラベルアリス・山下までお願いします。お気軽に、なんなりとご相談ください。**

ファクトリーと同じくパドック内にあるガレージを使う。これも料金の内です。

もちろん、観戦ツアーもあります

8日間コース=24万8000円　10日間コース=26万8000円

レース観戦というよりバイクウィーク全体を観て、買って、交じって楽しむツアーです
デイトナ・インターナショナル・スピードウェイのレースはもちろん、ハーレーの聖地デイトナビーチの
各イベントやショップにマニアックに突っ込めるのは、デイトナ経験豊富な当ツアーならでは
それに、ディズニーワールド、NASA、アウトレットモールだって行けちゃいます。ご希望によって選択可
レース好きやハーレーフリーク、新婚さんにも、ご満足いただける内容ですよ

夢と恐怖の31度バンクを快走するブリッテン。最上段まで行ける。

★8日間コース:3月4日(火)〜3月11日(火)
★10日間コース:3月2日(日)〜3月11日(火)

●10日間コースは3〜4日のヴィンテージやBOTなどのレース観戦ができます。この他、出発日やコースをご都合に合わせられる"自由旅行コース"も設定できます(NYも可)。なお、子供料金につきましてはお問い合わせください。

●最少催行人員:10名
●添乗員は同行しませんが、現地係員がお世話します。
●バイカーズステーション編集部スタッフが同行します、ヨロシク。
●締め切り:2月3日(月)

企画主催:バイカーズステーション
主催:広電観光(株)　運輸大臣登録旅行業406号
委託販売:トラベルアリス(株)　大阪府旅行業第3-1722号
〒530　大阪府大阪市北区梅田1-1-3-800
大阪駅前第3ビル8階
Tel.06-341-1201　Fax.06-341-7636
担当:山下真司
協力:USモトリベルティ

●**参戦も観戦も、ツアーのお問い合わせは、トラベルアリスの大ベテランにして、デイトナ10年選手の"山下"までお願いしますね(体格、体力、経験に自信あり)。**

PERFORMERMANCE FORGED PISTON

日本総代理店（株）ミハラスペシャリティ

OVERBORE PISTON KIT

鍛造ピストン
ピストンピン
リングセット
サークリップ
（一部ヘッドガスケット）

メーカー	モデル	仕様	価格
HONDA	CB750F	823cc 65mm 10.25：1	¥53,000
		890cc 67.5mm 10.25：1 スリーブ付	¥89,000
	CB900F	985cc 67.5mm 10.25：1	¥57,000
	CBR900 92-95	919cc 71mm 12：1	¥67,000
		945cc 72mm 12：1	¥67,000
		997cc 74mm 12：1	¥67,000
	CBR900 96	945cc 72mm 12：1	¥67,000
		970cc 73mm 12：1	¥67,000
	CB1000SF,CBR	1049cc 79mm 12：1	¥56,000
	CBR1000 94-96	1050cc 79mm 12：1	¥67,000
	CB1100F 83	1123cc 72mm 10.25：1	¥53,000
KAWASAKI	KZ,GPZ550	615cc 61mm 10.25：1	¥52,000
	GPZ600R -87	633cc 62mm 11：1	¥54,000
	ZX600 93-94	639cc 66mm 12：1	¥54,000
	KZ,GPZ750	810cc 69mm 10.25：1	¥52,000
	GPZ750 TURBO	810cc 69mm 8：1	¥56,000
	ZXR750 91-95	748cc 71mm 13：1	¥67,000
		765cc 72mm STD	¥67,000
	ZX9R 94-96	950cc 75mm 11.5：1	¥67,000
	GPZ900R	972cc 75mm 11：1	¥57,000
	Z1000J 81-83	1075cc 72mm 10.25：1	¥52,000
		1105cc 73mm 10.25：1	¥52,000
	GPZ1000RX	1039cc 75.5mm 11：1	¥57,000
	ZX10	1039cc 75.5mm 11：1	¥59,000
	ZX11 C,D	1109cc 78mm 12：1	¥67,000
	KZ900/1000	1015cc 70mm 10.25：1	¥53,000
		1045cc 71mm 10.25：1	¥53,000
		1075cc 72mm 9：1	¥53,000
		1075cc 72mm 10.25：1 スリーブ付	¥85,000
		1075cc 72mm 10.25：1	¥53,000
		1105cc 73mm 10.25：1 スリーブ付	¥85,000
		1105cc 73mm 10.25：1	¥53,000
		1135cc 74mm 10.25：1 スリーブ付	¥85,000
		1197cc 76mm 10.25：1 スリーブ付	¥87,000
		1261cc 78mm 10.25：1 スリーブ付	¥89,000
	GPZ1100 81-82	1135cc 74mm 10.25：1	¥57,000
		1166cc 75mm 10.25：1	¥57,000
		1261cc 78mm 10.25：1 スリーブ付	¥89,000
	GPZ1100 83-84	1170cc 75mm 9.5：1	¥57,000
		1170cc 75mm 10.25：1	¥57,000
		1200cc 76mm 10.25：1 スリーブ付	¥89,000
		1260cc 78mm 10.25：1 スリーブ付	¥89,000
	ゼファー1100	1106cc 78mm 10.3：1	¥87,000
SUZUKI	GSX750 4V	816cc 70mm 10.25：1	¥54,000
	GS750 2V	844cc 69mm 10.25：1	¥52,000
	GSXR750 90-92	771cc 71mm 13.5：1	¥59,000
	GSXR750 93-95	771cc 71mm 11.8：1	¥67,000
	GS1000 2V	1085cc 73mm 10.25：1	¥52,000
		1100cc 73.5mm 10.25：1	¥52,000
	GSXR1100 86-88	1109cc 78mm 12：1	¥67,000
	GSXR1100 89-92	1186cc 80mm 12：1	¥67,000
		1216cc 81mm 12：1	¥67,000
	GSXR1100 93-96	1117cc 77mm 12：1	¥67,000
	GSX1100 4V	1134cc 74mm 10.25：1	¥58,000
		1166cc 75mm 10.25：1	¥54,000
YAMAHA	FZR1000 88	1029cc 76.5mm 12：1	¥67,000
	FZR1000 89-96	1040cc 77mm 12：1	¥67,000
		1070cc 78mm 12：1	¥67,000
	XJR1200/FJ1200	1188cc 77mm 10.25：1	¥58,000
		1188cc 77mm 12：1	¥65,000
		1195cc 77.25mm 10：1	¥68,000
		1202cc 77.5mm 10：1	¥68,000
		1202cc 77.55mm 10：1	¥68,000
		1219cc 78mm 10.25：1	¥53,000
		1219cc 78mm 10.25：1 スリーブ付	¥85,000
		1250cc 79mm 10.25：1 スリーブ付	¥90,000
		1314cc 90.5mm 11.5：1 スリーブ付	¥85,000
NEW	TRX850	870cc 81mm 10.25：1	¥50,000
NEW		900cc 92mm 11.5：1 スリーブ付	¥105,000

4CYCLE STREET PISTON

鍛造ピストン
ピストンピン
リングセット
サークリップのセット

メーカー	モデル	仕様	価格
HONDA	XR200 83,86-94	65.5mm,66mm,66.5mm 10：1	¥11,500
	XL250 79-82/XR250 -83	74mm,74.5mm,75mm,75.5mm,76mm 10：1	¥13,500
	XL,XR250 84-87	75mm,75.5mm, 76mm 10.5：1	¥13,500
	XR250R 86-96/XLR 91-96	73mm,73.5mm,74mm,75.5mm,77mm,78mm 10.5：1	¥13,500
	XR350 83-84	84mm,84.5mm,85mm 10：1	¥14,500
	XR400 96	85mm,86mm 10：1	¥14,500
	XR,XL500 79-82	89mm,89.5mm,90mm,90.93mm,95mm 10：1	¥15,500
	FT500 82-84	89mm,89.5mm,90mm,90.93mm,95mm 10：1	¥15,500
	XR500 83-84	92mm,92.5mm,93mm 10.25：1	¥15,500
	XL600 83-87	100mm,101mm,102.4mm 11：1	¥17,000
	XR600(R) 85-96	97mm,97.5mm,8mm,100mm 11：1	¥17,000
	XR600(R) 85-96	97mm,97.5mm,8mm,100mm 9：1	¥17,000
	XR600C 93-96	100mm,101mm,102.4mm 10.25：1	¥17,000
NEW	XR250 -96	79mm 11.5：1（Mihala 特注品）	¥25,000
SUZUKI	グース350,DR350 90-96	79mm,80mm,81mm、82mm,83mm	¥13,500
YAMAHA	SR,TT,XT500	87mm,87.5mm,88mm,88.5mm,89mm 10：1	¥15,000
	TT,XT500	90mm ライトウェイト 11：1	¥15,500
	TT600 クロームボア	95mm,96mm 11.5：1	¥16,500
	SRX.XT600	95mm,96mm 11.5：1	¥16,500
NEW	セロー225(XT225)	70mm,70.5mm,71mm 10.25：1	¥11,500

2CYCLE STREET PISTON

鍛造ピストン
ピストンピン
リングセット
サークリップのセット

メーカー	モデル	仕様	価格
KAWASAKI	500s,H-1,Mash Ⅲ	498cc 60mm	¥28,000
		514cc 60.5mm	¥28,000
		523cc 61mm	¥28,000
		531cc 61.5mm	¥28,000
		540cc 62mm	¥28,000
	750 Mash Ⅳ,H-2	748cc 71mm	¥31,000
		758cc 71.5mm	¥31,000
		769cc 72mm	¥31,000
		778cc 72.5mm	¥31,000
		788cc 73mm	¥31,000
		798cc 73.5mm	¥31,000
SUZUKI	RG500	497cc 56mm	¥38,000
		498cc 56.25mm	¥38,000
		501cc 56.5mm	¥38,000
		505cc 56.75mm	¥38,000
		510cc 57mm	¥38,000
		514cc 57.25mm	¥38,000
		519cc 57.5mm	¥38,000
YAMAHA	RD350/400	346cc 64mm	¥19,000
		352cc 64.5mm	¥19,000
		358cc 65mm	¥19,000
		364cc 65.5mm	¥19,000
		370cc 66mm	¥19,000
	RZ350(R)	346cc 64mm	¥19,000
		352cc 64.5mm	¥19,000
		358cc 65mm	¥19,000
		364cc 65.5mm	¥19,000
		370cc 66mm	¥19,000

★'96 V&H,WISECO カタログ無料サービス中!! 多数用意しております。御遠慮なく請求して下さい。

V&Hのみ¥390,WISECOのみ¥390,V&H+WISECO ¥700の送料はご負担下さい。封書に住所、氏名、TELを明記し、左記の金額分の切手を同封の上、送付して下さい。

• 2CYCLE.OFFROAD&ONROAD PISTON • ATV PISTON
• HARLEY-DAVIDSON PISTON • EUROPEAN 2CYCLE PISTON
• 2CYCLE,4CYCLE SLEEVE 他、多数ございます。お気軽にお問い合わせ下さい。

新発売!! バンス&ハインズ スーパースポーツエキゾースト ZEPHYR400 ¥72,000
JAPAN ONLY バンス&ハインズ クロームメガホンエキゾースト ZRX400 ¥55,000 ZEPHYR400 ¥50,000

Mihara SPECIALITY

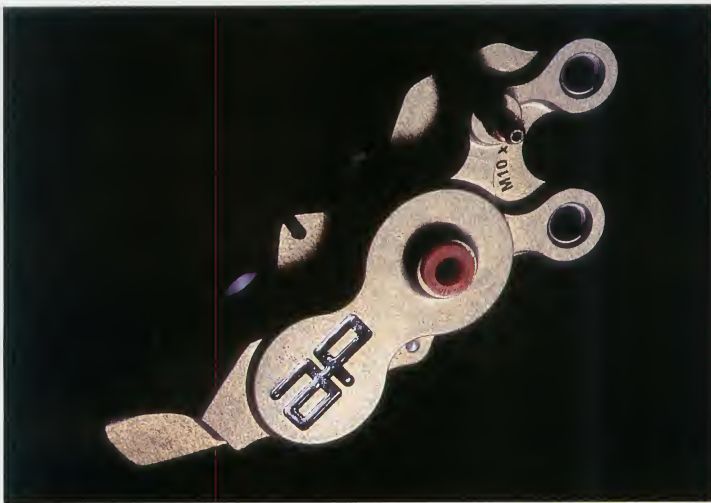
株式会社ミハラスペシャリティ
〒243-04 神奈川県海老名市上郷 2693 TEL.0462-32-6666(代)
●FAX.0462-32-3344 ●営業時間／10:00〜19:00 ●定休日／日·祝祭日

●業販·通販致します. お問合わせ下さい。
●価格及び仕様は、予告なしに変更する場合があります。
●翌日には、お手元に（一部地域翌々日）ヤマト代引きサービスにて手数料無料!!

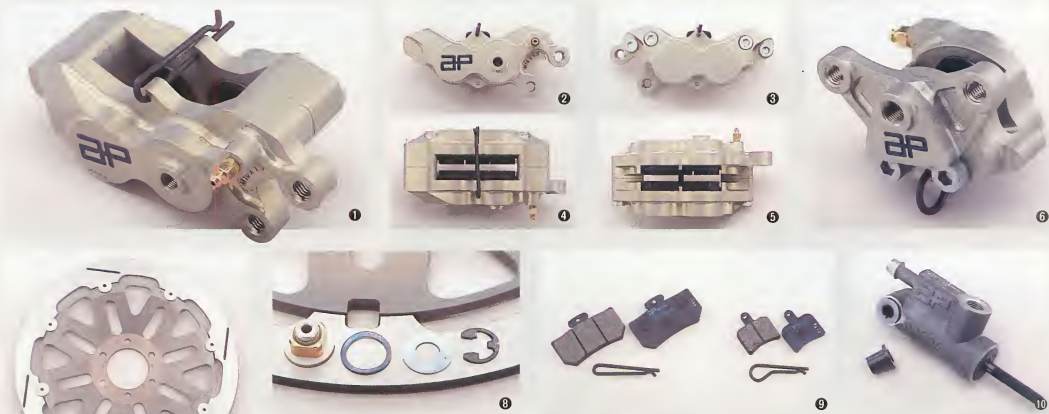
Photos : Teruyuki Hirano

AP CP4484 CP4226, CP4125 AND OTHERS

レースが磨いた高性能パーツ

マジー・カワサキやUSヨシムラなど一流チームに選択されたAP社のレーシングパーツに、新型キャリパーを筆頭にしてニューラインアップ6点が登場。ひとつひとつが本物である

英国AP社の傘下にあって、一級のブレーキパーツを数多くラインアップするAPレーシングの新製品を、いくつかまとめて紹介しよう。まず最初は、新型キャリパーCP4484だ。このモデルは'96年5月号で取り上げたCP4466 6ピストンキャリパーの4ピストン仕様といえるもので、CP4466と同じく、美しいアルマイト加工が施されたアルミ製2分割削り出しボディを持つ。6ポットのCP4466は、AMAスーパーバイクでワークスレーサーに採用されるほどの高性能キャリパーだが、このCP4484には、構造、製造過程においてその技術が反映されており、さらに同社の4ポット最高峰モデルCP3485（アルミ削り出し1ピースボディ）よりも軽量であるうえ、かつ半額以下であることも特筆に値する。

同時発売のリア用2ピストンキャリパーCP4226も、鋳造のボディが一般的なストリート用と対照的に、剛性を確保しつつ軽量化を狙ったアルミ削り出しの2ピースを採用している。またどちらの製品も、ダストシールを装備しないレース用パーツだ。

この他に、4輪レース用の鋳鉄材を用いてカーボンと同レベルの制動力を狙う6ポット用ブレーキディスクや、その温度管理用のペイントキット、小排気量車やシングルディスク用のプルタイプ・フロントマスターシリンダーなど、ニューパーツのすべてが、小型、軽量、高品質、高性能を追求している。（晴気）

❶CP4484（写真は右用の2SO）異径4ポットキャリパー。2ピースながら、重量は同社削り出し1ピースの4ポットより30g軽い650g（パッドなし）に仕上がっている。ピストンはアルミ削り出しのφ36+31.8mm。ディスクはφ275～φ320mm（厚さは5.0～6.0mm）が使用でき、価格は6万8500円。リペアキット（ピストンシール4個：4500円）もある。
❷❸マークの右にバンジョー取り付け穴、その同じ面の斜め上に、エア抜き用のブリーダーバルブがある。反対側にはボディ連結用のボルト4本が見える。実測による全長は158mm。取り付けボルトピッチは40mmのブレンボタイプで、90mmの登場は未定。使用ボルトはM10×1.5mm。異径ピストンが確認できる。
❹❺実測幅は74mm（バンジョー取り付け部除く）と、削り出し1ピースCP3485より約3mm、削り出し2ピースCP3969より約12mm狭い。パッドを脱着する際の落下を防ぐピンが2本取り付けられている。
❻CP4226-2SO リア用対向2ポットキャリパー。アルミ削り出しのボディとピストン（φ25.4mm）を持ち、249gと軽量。ディスクはφ220mm×t4.0mmにジャストフィットし、実測値は全長：80mm、幅：60.3mm、取り付けボルトピッチ：64mm（TZ250と同じ）で、価格は3万8000円。リペアキットは2700円。
❼CP3106シリーズ 鋳鉄ブレーキディスク。写真はカワサキのスーパーバイク用6ポット対応。直径：320mm（t6.0mm）、ディスクハブ裏面からディスク表面までのオフセット：22.2mm、PCD：80mm、重量：1605g、7万9800円。同社がF3000やツーリングカーレースなどで供給する4輪用の鋳鉄材を、そのまま2輪用にも採用したもので、PFC社製カーボンメタリックパッドとの併用によってカーボンディスクと同等の制動力を狙うという。このパッドには、強度上穴開きディスクが使えないので、装着時にはニコル・レーシング・ジャパンに相談するべきだ。この他に、ヤマハ、ドゥカティ、ホンダ、スズキ（GSX-R750はロード用あり）の各スーパーバイクレーサー用が用意された。価格は7万9800～9万6800円。
❽スクエアフローティング部。四角いガイドでピンを固定することで、ディスクとガイドを平面接触として摩耗を抑えるという、'70年代来の方式である。
❾セラミックメタルのパッド。4ピストン用：5000円、2ピストン用：4500円。4ポット用には前述のカーボンメタル製パッド（1万2000円）もある。
❿CP3756-4 リアマスターシリンダー。AP独自のプルタイプ機構の採用で、小型、軽量化を図っている。1点支持で作動角を吸収するのも特徴だ。ピストン径は14mm、実測による全長（ピストンロッド端部からホース取り付け部まで）：104mm、重量：95g。
⓫CP4125-8 プルタイプ・フロントマスターシリンダー。シリンダーボアφ12～15mm相当（-2は16～22相当）の範囲でレバー比が可変し、シングルディスク車などに適する。重量：295g、価格6万8000円。
⓬CP2649-5 サーマルペイントキット。370／430／560／610℃の温度域を、それぞれ、紫、緑、橙、赤のペイントで測定するもので、ディスクの外周面に塗布して、色の変化で走行中の温度を計測する（AP600ブレーキフルード：2600円と併用）以外にも、排気管の温度測定に使用できる。1万8000円。

■協力：ニコル・レーシング・ジャパン Tel.044-541-3011

Photos : Teruyuki Hirano

MIKUNI TDMR NEW MODELS

ラインアップを充実したダウンドラフト

'95年夏に登場したミクニTMRのダウンドラフトタイプ＝TDMRが対応車種を拡大
ヤマハ・ジェネシスエンジンや現行GSX-R750に対応するモデルが加わった
また、モトプランが販売する、SS／モンスター用のキットも合わせて紹介する

ミクニTDMRのラインアップに、ヤマハのFZ750〜YZF750SPとGSX-R750用が加わり、先に発売されたカワサキZZ-R1100、TRX850やドゥカティ用と合わせて、適応機種の幅が拡大した。注目すべきはTPS(スロットルポジションセンサー)が装着されたことで、これによりSTDの点火制御機構を生かすことが可能になった。また、スーパーバイクのレース用キットパーツとして登場したGSX-R750用にはMJN（ヨシムラのSTDとは形状が異なる）が採用されている。なお、現在のTDMRはビッグボディのφ40mmのみだが、スモールボディも開発中である。

一方、モトプランからは、ドゥカティ用のTDMRに独自の専用アダプターなど、各種パーツを組み合わせたオリジナルキットが２仕様登場した。こうした動きによって、ますます選択の幅を広げるTDMRである。（晴気）

■各説明の最後にあるデータは、左から順に、ベンチュリー径／気筒間ピッチ／実測重量／価格（エアファンネルを含まず）を示す。

❶TRX850用。TPSを初めて装備したTDMRである。ボディ左側面の黒いキャップを付けられたニップルは、ベンチュリー部の負圧を拾うためのもので、ここにSTDのセンサーを接合して使う。TPSを持たない車種では使用しない。（φ40mm／98mm／1660g／９万8000円）

❷FZ750(要マニホールド変更)、FZR750／1000、OW01、YZF750R／SP用（YZF1000Rを除く)。基本的にキャブ本体にTPSは付属しないが、STDにTPSを持つYZF750SPに装着する際は別売りのTPS(8000円）を取り付ける。（φ40mm／85-92-85mm／2990g／14万5000円）

❸現行GSX-R750用。ヨシムラ・ジャパンが開発中の専用アダプター（価格未定）を用いた、STDエアクリーナーボックスとの併用を前提としている。（φ40mm／80-80-80mm／2950g／15万3000円）

❹GSX-R750のスーパーバイクレース用キットパーツ。スズキ純正のレース用キャブレターだがMJNが採用され、販売はヨシムラが行うことになった。③とは異なり、装着の際はレース専用のエアボックスにキャブ全体が包まれる。これもTPSを装備しており、レース用だから、当然セッティグ用のジェット類のパーツセット（２万円）が用意されている。購入の際には、レースライセンスおよび、使用誓約書への記入が必要になる。（φ40mm／80-80-80mm／2980g／25万円）

❺エアファンネルには、ロング（50mm）とショート（25mm）が用意され、ともに１個4750円。キャブレターには付属しない。

❻GSX-R750レース用（左）とTRX850用（右）のTPS部。STDと同種の機構が与えられている。車種によってはSTDキャブレターとTDMRのスロットルの開度が若干異なるが、作動に問題はないそうだ。

❼GSX-R750のSTD用（左）と同レース用（右）。STD用には、エアクリーナーボックス用のアタッチメントを取り付けるための切削加工がキャブレター後方面に施されている。レース用のエアジェット部の左にあるキャップの付いたノズルは、メインエア補正通路の取り出し口である。このノズルはSTDにそれがある場合にのみ使用する。

❽MJNが採用されていることがわかるGSX-R750レース用のメインボア部。STDのTDMRとはスライドバルブ下部と中子の形状が異なる。

❾モトプランのTDMR40キャブレターキット。ドゥカティの'91年以降400／750／900SS、M900／400に対応する。キット内容は、TDMR40にスロットルワイア、チョーク、ホースバンドなどを加えた基本セットに、ファンネルを加えたタイプ１と、STDエアクリーナーボックス専用アダプターとK＆Nエアフィルターが付属するタイプ２があり、ともに10万8000円。また、アルミ削り出しスロットルキットを加えたタイプ３（12万円）もある。（φ40mm／98mm／1598g：キャブのみ）

❶ ❷

❸ ❹

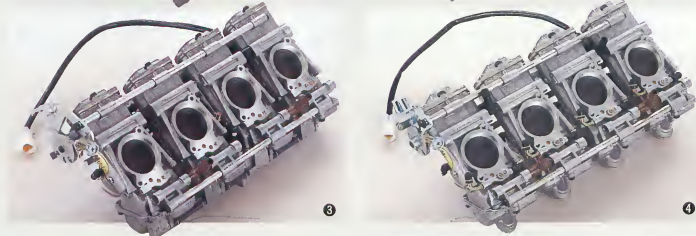
❺ ❻

❼

❽

❾

■協力：ミクニ通商、モトプラン Tel.052-806-5522

Photos : Teruyuki Hirano

AELLA NEW PARTS FOR DUCATI, BUELL AND H-D

アエラのスペシャルパーツ、5連発

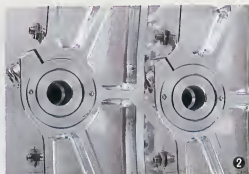
京都のカスノモーターサイクルが送り出す削り出しパーツ群、アエラ
2㎜違いでオフセット量が変更できるステムキットをはじめとする
新製品を紹介。その仕上がりのほどは、写真を見ていただきたい

高レベルな走行性能を持つカスタム車を製作することで定評のあるカスノモーターサイクルはまた、アエラブランドのパーツでも知られている。そのアエラの新製品を、モンスター用ステムキットを中心にいくつか紹介しよう。

この製品は、当初900SSのSTD値と同じ30㎜のオフセットで開発されたが、ハンドリングがクイックになりすぎることが判明。再検討の結果、M900のSTD値である25㎜と30㎜とのほぼ中間の27㎜にされたうえ、STD値の25㎜も選べるようにオフセット可変機構を加えている。

ビューエル用ライディングステップキットはスポーツスター用に続く新製品。また、これまで形状や構造に改良を重ねてきた900／400SS用ライディングステップキットは、各プレートのデザインを変えて新しいタイプになった。クイックリリース機構付きのドゥカティ用ステアリングダンパーキットは、ダンパー本体がフォルセライタリア製にされている。

最後のスポーツスター用ハンドルバーライザーキットはアエラの最新作。今回紹介できるのは試作品だが、間もなく発売予定とのことだ。　(迫田)

M900 STEERING STEM KIT

❶M900用オフセット可変式ステムキットは、STDと同じ25㎜と27㎜（2㎜差は微細なセットアップに有効）のオフセット量を選べる。また、アンダーブラケットはステアリングダンパー取り付け用ボスありとなしの2タイプから選ぶことができる。カラーは白アルマイト加工で、キット全体の重量はともに約2kg。M400にも装着可能。価格は15万円。
❷シャフトに圧入されたカラーとトップブリッジ側のカラーを180度回転させることで、オフセット量を27㎜（左側）と25㎜（右側）に変更できる。
❸ステアリングダンパー装着用のボスは一体型。アンダーブラケット左後ろ側の目立たない場所に付く。
❹このステムキットを構成するパーツ。シャフトはA7075S材、他はA2017S材からの削り出しだ。
❺S1ライトニング専用のビューエルライディングステップキットは、スポーツスター用キットと同様に、3つの部分で構成される。切削加工で刻まれるペダル部分のローレット模様やペダルピボットに圧入されたニードルベアリングなどは従来製品と同様である。ステップ位置はSTDから20㎜前、10㎜上方となり、ライディングポジションは日本人の体格に合った自然なものになるという。価格は8万8000円。カラーは白アルマイト加工とポリッシュ仕上げを用意。キット全体での重量は1.2kgである。
❻取り付けには、スイングアームピボット部分とSTDステップの固定部分を利用する。割りを臼で広げる自転車のステムに似た固定方法が面白い。
❼新しいデザインになった900／400SSライディングステップキット。STDから10㎜前、10㎜上方となるステップ位置に変更はない。価格は6万8000円。カラーは白と黒のアルマイト加工による2種。
❽形状が変更された、ベース、ヒール、ブレーキの各プレート（上がニュータイプ）は、従来のものよりも4点合計で25gの軽量化を実現している。
❾フォルセライタリア製ダンパーのストローク量は120㎜。ダンパーエンド部で11段階の減衰力調整が可能。クイックリリースタイプのフォーククランプ（ϕ50㎜）とフレームブラケットは、だれにでも簡単に取り付けができるよう製作されたもので、ダンパーが車体の外側に飛び出さないように装着できるという。900SSとM900用で価格は4万9000円。クランプ、ブラケットは白アルマイト加工とポリッシュ仕上げの2種。キット全体での重量は615g。
❿スポーツスター用のハンドルバーライザーは試作品。ϕ22.2㎜とϕ25.4㎜（1インチ）ハンドルバー用の両タイプを発売する予定だという。ハンドルバーの高さを調整するカラーが2種類（9㎜と15㎜）用意され、9㎜を使った場合はSTDと同じ高さになり、カラーなしでSTDより9㎜下、15㎜のカラーで6㎜上にバーを移動できる。A2017S材からの削り出しで、価格、発売時期はまだ未定である。

BUELL RIDING STEP KIT

900/400SS RIDING STEP KIT

DUCATI STEERING DAMPER KIT

SPORTSTER HANDLEBARS RISER KIT

■協力：カスノモーターサイクル　Tel.075-622-0225

TIME The 20th Anniversary TUNNEL

その日、往年の名ライダーたちが筑波を走った

1978年秋の第1回から数えて20回目(途中、年に2度開催されたことがある)のタイムトンネルだ
人間でいえば成人式。それを記念して、かつての名ライダーたちがこの日の筑波に集合した
ジョン・サーティーズを筆頭に、このページにその雄姿を見せる5人だ。壮観にして有意義な一日であった

1996年10月10日　筑波サーキット　主催:フリーランス プランニング

Photos : Teruyuki Hirano and Yasuo Sato　Report : Yasuo Sato

ジョン・サーティーズ：1950年代の半ばにノートンワークスに在籍した彼は、マンクスを見事に扱う。

同じくサーティーズ：1967年のRC181 500cc 4気筒は、かつてマイク・ヘイルウッドの愛機だった。

谷口尚己：1959年、ホンダ初のマン島参戦(125cc)時、最上位の6位となる。この日はCR72に乗車。

高橋国光：日本人初のGPウィナーにして、今なお現役。走らせるCB72のエンジンはカムギアトレイン。

宇野順一郎：今回と前回の〝床の間〜〟にあるとおり、かつてのヤマハライダー。白と赤のTD2が似合う。

折懸六三：〝無事、これ名人。〟に登場中の折懸さんは、そのキャリアにふさわしく、メグロのRZを走らせた。

●ライディングスタイルもエグゾーストノートも、目ではなく心に届くものだった

左ページでその走りをお見せした5人のゲストライダーによって、記念すべき第20回大会はいつになく盛り上がった（賞典委員の本橋さんも走ればもっとよかった。かつてのヤマハ名ライダーなのだから）。

特にサーティーズの人気はすごく、彼が実はきさくにサインに応じてくれることを知ってからは、サイン攻めで自由に歩くことすらできないほどだった。レースが大いなる文化であることが確認できた日である。

■ジョン・サーティーズ：彼がホンダに乗ったのは、そのレーシングキャリアの後半、4輪へ移行してからだ。1967〜68年をF1 GPチームのドライバーとして走り、'67年のイタリアGPで劇的な勝利を飾っている。一方、サーティーズが350ccと500ccで合計7つのタイトルに輝いたのは、'56〜60年にかけてのMVアグスタ時代であった。'60年には4輪にも乗るようになり、'61年からはこちらに専念し、'64年にフェラーリでF1チャンピオンとなっている。

今回のタイムトンネルにはメインゲストとして来日、ホンダ・コレクションホールが準備したRC181で走った。彼に聞くと、'88年に英国の2輪雑誌の企画でRCに乗った経験を持つがその車両は完調でなく、実質的にはこの日が初めてといっていいとのことだった。

表彰式でのスピーチでは、コースとマシーンにはいまだに慣熟中と述べたが、いわゆるリーンウィズによる人車一体のスムーズな走りは、見る者を大いに魅了した。またマシーンがヘイルウッド（彼もまた2輪から4輪に移り、チームサーティーズでF5000やF1を走った。その後2輪へ復活して成功したが、すでに故人）の乗ったものであり、それを駆ったことで長年の夢を果たしたとも話していた。

ジョン・サーティーズは1934年生まれ、まだ62歳の若さである。

❶グランプリクラスの後、このレースに参加したサーティーズ、谷口尚己、宇野順一郎の3人が乞われて台上に立ち、万雷の拍手の中、シャンパンを抜いた。それぞれ、62／60／59歳である。この日のこのときほど、筑波で皆が心からほほえんだことはなかった。

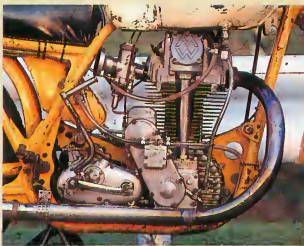
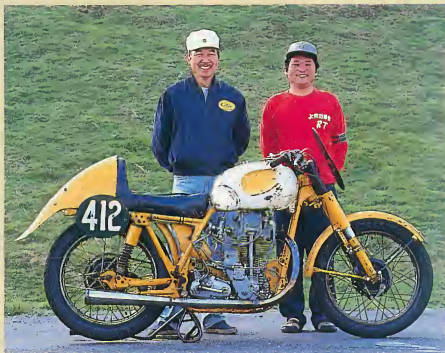
❷サーティーズの乗ったRC181の面倒をつきっきりでみていた、ホンダ・コレクションホールの小林さんと。マシーンの調子はよく、ホンダミュージックは、すべての人々の、心の奥底まで響いた。

❸コレクションホール室長の秋鹿さん（元HRC社長。'60年代にはGPチームを率いた）を囲む、折懸さん（左）と高橋さん。'60年代には3人ともホンダで頑張った仲であり、今でも和気あいあい。当日国光さんが乗ったCBはオリカケスピードショップチューンだ。

●タイムトンネルと旧車はそれを愛する男たちが支える

タイムトンネルがここまで成長したのは、主催者の吉村さん（上の写真右。左は元いすゞワークスで活躍した浅岡さん。当日はモーガンの3ホイーラーで走った）の力による。21回以降もよろしくお願いいたします！　下の写真は、50cc用18インチレースタイヤ（90〜125cc用も準備中）を企画したブリヂストンの金井さん。ウルトラライトウェイトでは多くがこれを装着していた。この人も旧車レースを支えるひとりだ。

●1957年のワークス・メグロRZ、ついに登場

ここ数カ月の"無事、これ名人。"をお読みなら、1957年の浅間で、メグロワークスの500ccシングルRZがワンツーを決めたことをご存じだろう。そのRZが、オーナーの榎本さん、レストアラーの近藤さん（写真の左と右）の努力でタイムトンネルに登場し、オーナー自らのライディングでフジ／アサマクラスを走っただけでなく、エキシビション走行では'57年に2位となった折懸さんに委ねられた。マシーンの詳細については時を改めるが、この車両は、ベベルシャフトのSOHCエンジンを搭載するものの、車体は優勝車と考えられている。

Results
of TIME TUNNEL
The 20th Anniversary

写真下は、それぞれがレース中に記録した最速タイムとその周回数。またRは各クラスにおけるレコードタイムの更新を示す。

URTRA LIGHT WEIGHT

1位　内藤慶司　1分28秒744R　(7/7)

2位　佐原伸一　1分29秒107R　(6/7)

3位　上村博英　1分31秒538　(2/7)

4位　植田輝臣　1分29秒867R　(2/7)

ULTRA LIGHT WEIGHT RESULT

順位	ライダー	車　名	タイム	周
1	J 内藤慶司	Hon. CR110	10分38秒314	7
2	S 佐原伸一	Suz. Selpet K10	10分41秒573	7
3	J 上村博英	Hon. CR110	10分52秒472	7
4	S 植田輝臣	Hon. C200	10分52秒997	7
5	S 丹治寿男	Hon. CS65	11分10秒817	7
6	J 河合充男	BS EJR-A	11分17秒069	7
7	J 小林　勝	Hon. CR110	11分19秒276	7
8	J 岡本紀秋	BS GB1	11分19秒817	7
9	S 太田　毅	Suz. Selpet K10	11分28秒475	7
10	J 澤崎浩二	BS GB1	11分37秒007	7

50ccとあまり速くない90ccまでがジュニア、90ccまでをシニアとして、両者の混走となるのがウルトラライトクラスだ。レースは完調のCR110を駆る内藤が2周目からトップに立ち、セルペットの佐原に3秒強のリードタイムをもってフィニッシュした。内藤はジュニア、佐原はシニアクラスだから、小よく大を制したということになる。今年のこのクラスは、ブリヂストンの細い18インチレーシングタイヤによって、おしなべてルックスが相当によくなった（走り味もいいと好評）。

LIGHT WEIGHT

1位　赤石博行　1分21秒261R　(5/7)

2位　岡野文雄　1分21秒727R　(7/7)

3位　野坂英司　1分22秒861　(6/7)

4位　伊藤仁史　1分22秒187　(7/7)

LIGHT WEIGHT RESULT

順位	ライダー	車　名	タイム	周
1	J 赤石博行	BS BS90 EA1	9分46秒468	7
2	J 岡野文雄	BS BS90	9分47秒381	7
3	J 野坂英司	BS BS90	9分54秒746	7
4	S 伊藤仁史	Bultaco TSS125	9分56秒452	7
5	J 茂木義信	BS BS90	10分00秒570	7
6	S 田辺潤一	Hon. CR93	10分14秒205	7
7	J 野坂弥太郎	BS BS90	10分18秒143	7
8	J 小川猛志	BS BS90	10分20秒475	7
9	J 遠藤雄一郎	BS BS90	10分44秒525	7
10	S 山中千明	Hon. CR93	10分45秒376	7

125cc主体だが、元気のよすぎる90ccはこのクラスに回される。BS90はまさにこの典型で、ワン・ツー・スリーフィニッシュを決めてしまった。5周目まで2位で終盤トップに立ち、わずか0.9秒差で逃げ切った赤石は、旧車マニアであると同時に、昨年BOTTのETクラスで勝ったことがあるほどの腕前（とはいえ46歳のOB）で、2位の岡野ともども1分21秒台のレコードタイムをマークした。4位に珍しいスペインのブルタコ製GPレーサー、TSS125ccが入ってレースに華を添えた。

MID WEIGHT

1位　岩城滉一　1分17秒087R　(5/8)

2位　大浦　聡　1分18秒389R　(5/8)

3位　塩津　信　1分19秒504　(6/8)

4位　宮沢直史　1分20秒414　(8/8)

MID WEIGHT RESULT

順位	ライダー	車　名	タイム	周
1	岩城滉一	Duc. Mark3	10分38秒237	8
2	大浦　聡	Duc. Diana	10分54秒968	8
3	塩津　信	Aer. CRTT	11分01秒598	8
4	宮沢直史	Duc. Mark3	11分06秒540	8
5	福島　努	Duc. Mark3	11分08秒224	8
6	本城博文	Aer. Ala d'Oro	11分21秒647	8
7	小川昌幸	Hon. CL72	11分24秒352	8
8	佐藤　要	Duc. Scrambler	11分25秒925	8
9	川村典夫	Duc. Mark1	11分26秒370	8
10	高倉　康	Aer. Sprint	11分28秒345	8

250ccクラスは、ドゥカティ、アエルマッキ、ホンダ、ヤマハなどが主役だが、今年はイタ車が優勢だった。ウィナーは昨年に続き俳優の岩城で、タイム的にも1分17秒を切るのではないかというほど速く、完全に圧勝。国産車最上位は7位の小川+CL72。来年は、CBやCR、YDSやTDにも期待したい。ここまでの3クラス（紹介は開催順）は上位すべてがコースレコードを出しているし、後にも3つのレコードがマークされているから、日本の旧車は徐々にだが速くなっているわけだ。

FUJI／ASAMA EPOCH

1位　浅場啓二　1分29秒832　(3/7)

2位　亀井　等　1分28秒927　(5/7)

3位　田島一志　1分35秒759　(3/7)

4位　長田信一　1分40秒241　(6/7)

FUJI/ASAMA EPOCH RESULT

順位	ライダー	車　名	タイム	周
1	浅場啓二	Triumph Trophy	10分53秒491	7
2	亀井　等	R.Enfield Bullet	10分59秒784	7
3	田島一志	Hon. CB92	11分39秒650	7
4	長田信一	Meguro Z-RZ Replica	11分59秒431	7
5	山田勇作	Norton ES2	12分22秒577	7
6	齋藤　保	DSK A25	12分23秒263	7
7	関根忠彦	Triumph T20	12分33秒618	7
8	中里英治	Yam. YA6	12分33秒618	7
9	小林　優	Hon. C115	10分55秒318	6
10	立花啓毅	Matchless G3L	11分03秒242	6

1953年の富士登山レース、1955／57〜59年の浅間を走った、あるいはそれと同時代の車両に参加が許されるのが、フジ／アサマエポッククラス。したがって、'50年代のトライアンフ（'58年の浅間をビル・ハントが制している）やBSAゴールドスター（同じく今回のゲストである高橋国光が乗った）などは、大改造しなければ出場できる。レースは、とっくに還暦を過ぎたサーティーズと同年齢のトライアンフ使いである浅場が、ハブクッションの〝ワンテン〟で追い上げ、優勝した。

タイムトンネルは、旧車レースだけでなく、かつて人々が造り出し
今日まで続くオートバイ文化を味わうイベントだ
パレードランやフォアランナーズ、フジ／アサマはこの好例である
ホンダ・コレクションホールはこうした趣旨をよく理解し
サーティーズのためのRC181以外にも数台を展示した（右）
20回を迎え、このイベントはますます盛況である

SUPER CLASSIC

1位　清水良三　1分13秒530　(2／9)

2位　山田　勝　1分17秒605R　(9／9)

3位　並木国夫　1分16秒434　(2／9)

4位　篠宮廣治　1分18秒417　(5／9)

SUPER CLASSIC RESULT

順位	ライダー	車　名	タイム	周
1	S 清水良三	Triton	11分27秒252	9
2	J 山田　勝	Tricati(Tri.+Duc.)	11分49秒480	9
3	S 並木国夫	Triton	11分52秒087	9
4	S 篠宮廣治	Triumph 6TA	12分03秒549	9
5	S 長沼　充	Triton	12分17秒793	9
6	J 永山育生	Duc. Sebring	12分34秒655	9
7	J 津久井義雄	Hon. CB77	11分27秒455	8
8	J 蓑輪淑郎	Hon. CB72	11分30秒799	8
9	J 高橋義治	Hon. CB77	11分42秒126	8
10	J 古川秀雄	Hon. CB77	11分58秒916	8

350ccまでジュニア、それ以上がシニアの2クラスに区分される。今年からFCRなど最新のキャブレターが使えなくなり、ルックス的にはより落ち着いたものとなった（ホンダのGPレーサーのためにケイヒンが開発したのがはじめだから、CRは許される）。レースは昨年のウィナーである清水（53歳）がやはり速く、2位以下を問題にせず楽勝した。清水は昨年1分11秒431を記録しているから、2位以下と大差だったことを考えても、新規定によってやや遅くなったのだろうか。

GRAND PRIX

1位　岩道博志　1分16秒398　(8／9)

2位　J.サーティーズ　1分15秒481　(7／9)

3位　岩城滉一　1分12秒877　(6／9)

4位　山田　勝　1分17秒986　(5／9)

GRAND PRIX RESULT

順位	ライダー	車　名	タイム	周
1	岩道博志	BSA. Gold Star	11分52秒566	9
2	J.サーティーズ	Hon. RC181	11分54秒434	9
3	岩城滉一	Matchless G50	11分58秒866	9
4	山田　勝	Triumph T100	12分05秒060	9
5	安　光秀	Matchless G50	12分09秒045	9
6	岡野文雄	Aer. Sprint	12分27秒950	9
7	茂木　静	Norton Manx	13分15秒189	9
8	浅場啓二	Triumph T100	11分59秒143	8
9	宇野順一郎	Yam. TD2	12分06秒502	8
10	M.スパーリング	Triumph GP	11分53秒287	7

ゲストライダーの3人、サーティーズ、谷口、宇野も出場したこのクラスは、世界GPを走ったことがあるマシーンと、それに準ずる車両のためにある。スタート直後、ゆっくりとマシーンを観察していたサーティーズは、徐々にだが確実にペースを上げ、岩道＋ゴールドスターに続く2位。谷口はリタイア、宇野は無理をせず走った。一方昨年の覇者岩城はスタートでエンジン始動に失敗、猛烈に追い上げを敢行するも3位に甘んじたが、ラップタイム的にはダントツの速さであった。

VINTAGE

1位　堀　光一路　1分27秒186　(2／7)

2位　灘　新治郎　1分28秒376　(7／7)

3位　船橋則善　1分28秒989　(3／7)

4位　新倉慎次　1分24秒913R　(6／7)

VINTAGE RESULT

順位	ライダー	車　名	タイム	周
1	T 堀　光一路	H-D FL	10分36秒417	7
2	T 灘　新治郎	BSA M24 Gold Star	10分45秒415	7
3	T 船橋則善	陸王 VFD	10分48秒793	7
4	T 新倉慎次	Triumph T100	10分53秒863	7
5	J 齋藤　豊	Velocette MTT	10分55秒149	7
6	J 宮崎一裕	AJS 7R	11分11秒034	7
7	J 茂木　静	Norton Int.	11分18秒471	7
8	T 田島一志	Velocette KTT Mk8	11分32秒055	7
9	T 浅野真伸	H-D	11分47秒467	7
10	J 加藤明彦	Velocette KTT Mk8	11分48秒003	7

第2次大戦以前車のクラス。350ccまでがジェリー、それ以上をトムと呼ぶ（この名前、ちょっと軽くないでしょうか、吉村さん／）が、ハンドチェンジやサイドバルブはすべてジェリー。優勝したのは、ハーレーショップとして有名なフリーダムのボス、堀が駆るFL（1947年型だが、戦前型との違いがほとんどないので出場できる）。リアルマッコイズがスポンサーとのことで、ライディングウェアも決まっていた。新倉はスタートに失敗、レコードタイムを連発するも4位に終わる。

THE FORERUNNERS CUP

1位　蓑輪淑郎　2分18秒227R　(1／1)

2位　田中吉宗　2分27秒559　(1／1)

3位　星野嘉苗　2分34秒851　(1／1)

4位　近藤　悟　2分39秒060　(1／1)

THE FORERUNNERS CUP RESULT

順位	ライダー	車　名	タイム	周
1	蓑輪淑郎	Douglas EW	2分18秒227	1
2	田中吉宗	Sunlight	2分27秒559	1
3	星野嘉苗	Sunlight	2分34秒851	1
4	近藤　悟	Sunlight	2分39秒060	1
5	須田博好	Suz. Minifree	2分49秒240	1
6	山田哲也	Ko-ken	2分59秒977	1
7	吉村國彦	Triumph TT	3分05秒905	1
8	桶田泰治	BS Motor	3分23秒886	1
9	福田隆憲	BS Motor	3分30秒029	1
10	今井由紀夫	Chater LEA	3分41秒541	1

モーターサイクルのパイオニアたちに日本の自転車バイク（多くは補助エンジン）を加えて、筑波をたった1周、それも逆走するのがフォアランナーズカップ。第1回、2回とも勝ったのは後者だが3回目にして蓑輪とダグラスが快走、コースレコードもたたき出して英国の誇りを守った。2～3位はサンライトだが、3位に入った星野は、軽井沢で小さいが本格的なミュージアム、モトテカを主宰するエンスージアスト。このクラスもまた、タイムトンネルを代表するひとつの顔である。

RETURN Of The REAL

Sundance Super XR1200 Project

それは、大陸の偉大な先駆者達によって築き上げられ、
そして極東の技術と執念により現代に蘇った。

SUPER XR1200DT *Jay*

ダートトラックレース界に伝説を作った男、ジェイ・スプリングスティーンをイメージしたオールドスタイルのダートトラックレーサーレプリカ。C&J製フレームにスーパーXRエンジンを搭載。前後18インチのスポーク ホイールやリヤ2本サスなどが、往年のワークスダートトラックレーサーXR750を彷彿させる。

●SUPER XR 1200DT Jay　350万円

エンジンはSUPER XR1200-5ホットモデルコンプリートを使用。フレームはC&J社が製作した往年のダートトラックレース用をストリート対応に強化したタイプで、フレーム内にオイルタンクを内蔵するスペシャルフレーム。フロントサスはφ43mm正立、リヤショックは2本サスでワークスパフォーマンス製。前後ホイールはアルミリム＋ステンレススポークの18インチ。エンジン下にアールズ製オイルクーラー装備。ガソリンタンク、フロントフェンダー、シートはダートトラックタイプを採用（製品のガソリンタンクには、開発中のアルミ製フラットタンクを採用予定）。

SUPER XR1200DT *Scotty*

ジェイの記録を破り新たなる伝説の扉を開いた、スコット・パーカーをイメージしたマシン。最新のワークスダートトラックレーサーと同様に、リヤにモノサスを使用するC&J製フレーム、ブーンボックススタイルのニューエキゾースト、モーリスタイプの前後18 or 19インチマグホイール、フロント倒立フォークを採用。

●SUPER XR 1200DT Scotty　400万円

エンジンはSUPER XR1200-5ホットモデルコンプリートを使用。フレームはC&J社が製作したダートトラックレース用をストリート対応に強化したタイプで、フレーム内にオイルタンクを内蔵するスペシャルフレーム。フロントサスはWP製ダートトラック用倒立フォーク、リヤショックはモノサスでオーリンズ製。前後ホイールはマグホイールの18インチ、または19インチがチョイス可能で、ダートタイヤを装着。エンジン下にアールズ製オイルクーラー装備。マフラーはブーンボックスタイプのデュアルエキゾーストシステム。ガソリンタンク、フロントフェンダー、シートはダートトラックタイプを採用。ハンドルはアルミ製ダートトラック用フラットバー。

SUPER XR1200-5

往年の名車、XR1000のフォルムを現代の技術で忠実に再現。単にスタイルを復刻したのではなく、ハイパフォーマンスと耐久性を兼ね備えたサンダンスオリジナルエンジンを搭載するコンプリートマシン。エンジンの仕様は他のスーパーXRシリーズと同様に、細部に渡るオーダーチューニングが可能。

●SUPER XR1200-5［ベーシックモデルコンプリート］　248万円

[illegible]ローラーロッカーアーム、強化ロッカーシャフト&ナット、[illegible]ライトプッシュロッド、ハイシリコン鍛造ハイコンプ[illegible]エンジントップマウント、シルバーストライプポイントカバー、[illegible]FCR or ミクニTMR withオリジナルニードル、デュアルスロットル[illegible]フローフィルター、アルミ削り出し内蔵エアファンネル、キャブレタープロテクター[illegible]、デュアルキャブ用オイルタンク、単色ペイント

●SUPER XR1200-5［ホットモデルコンプリート］　298万円

ベーシックモデル[illegible]変更もしくは追加されます。スーパーXRシリンダー（アルミ削り出し[illegible]エキセントリックロッカーアーム、スーパーXRホットストリートカムシャフト[illegible]ステム&[illegible]スモジュール、ソロシート&ピリオンシート、XR[illegible]コーティング、ブラックペイントステンレスデュアル[illegible]（ガンメタリック、レーシングカラー）

SUNDANCE INC.
株式会社 サンダンス／NORTH BRANCH：〒106 東京都港区南麻布2-7-25 TEL.03-3455-7720 FAX.03-3455-7702 WORKS：〒108東京都港区高輪1-2-16 TEL.03-3447-7734 FAX.03-3447-754[illegible]
■仕様及び価格は予告なく変更する場合があります

IFMA KÖLN 96

1996年 IFMAケルンショー

●さまざまなツインが日欧から登場

1年おきにケルンで開催されるIFMAショーが、今年も10月2～6日にかけて開催された VTR1000FとTL1000Sを含む日本車は10月号から3回にわたって別ページで紹介しているので ここでは相変わらず活気のあるヨーロッパのメーカーにスポットをあててみよう

Photos and Text : Kyoichi Nakamura

1996年のケルンショーはさながら２気筒にスポットライトがあてられたかのようだった。ホンダとスズキからはまったく同じボア×ストロークを持つ、VTR1000FとTL1000Sがそれぞれ発表され、ビモータは待望の２ストローク・スポーツスターの500Vドゥエ、ドゥカティはスポーツツーリングモデルのST2、カジバはキャニオン900、モト・グッツィはV7イポグリップォ、そしてラヴェルダは750と新ゴーストと、日欧双方のメーカーから次々と魅力的なツインが登場した。

中でもスズキTL1000Sは明らかにショーの注目を集め、価格の点でもVTRより100ドル以上安い8999ドル（米国）という数字で人々を驚かせたばかりか、同じようなリアダンパーをオーリンズと開発していたヤマハを悔しがらせた。しかし、ホンダには早くも燃料噴射付きSPバージョンの噂の煙が立ちのぼっている。

ヨーロッパのメーカーに目を向けると、５年間に及ぶ努力を実らせてついに500Vドゥエを発表したビモータ、Kシリーズ最新の４気筒K1200RSを放ったBMW、すでに充分な事前情報が浸透しているT595デイトナとT509スピードトリプルを同時にデビューさせたトライアンフが、華やかな注目を集めていた。

しかしアメリカの投資会社TPGからドゥカティへの現金注入で多額の資金を得たはずのカジバのスタンドには、依然としてスーパーバイクF4の姿はなく（すでに数カ月前、ケルンでは発表しないという決定があったが）、一部では懐胎期間が長すぎるこのモデルの生存能力を疑問視する声すら聞かれ始めている。

一方４ストロークシングルの市場は相変わらず活発で、アプリリアは新しいペガソ、BMWはファンデューロのロードバージョンであるF650ST、KTMはデューク同様に斬新なプロトタイプのロードスターを発表した。またハスクバーナからは待望のスターターとバランサーを装備するTE610が登場して、ヨーロッパメーカーの意欲的な姿勢をみせている。（中村恭一）

すでにEFI付きのSP仕様が開発中との噂もあるVTR1000F

TL1000Sのパフォーマンスキットは'97年のパリショーで？

TRIUMPH T595 DAYTONA 最初予想されてたようなスーパーバイクではなく、ビッグバイク市場でファイアブレードやサンダーエース、916などと対抗するためにデビューしたT595デイトナは、WSBの３気筒／900ccルールを意図的に55cc超える排気量が与えられた。ベースになったデイトナのボアを３mm拡大した、79×65mm、955.8ccのエンジンは全面的に軽量化され、シリンダーヘッドの設計をロータスエンジニアリング社の協力で改め、ポート、カム、燃焼室の形状を変更、より効率のよいエグゾーストシステムを採用した。さらに非常に速い演算速度を誇る、フランスのSagem M2000というエンジン管理システムを持つ燃料噴射によって、130ps／10200rpmの公称出力を発揮、最大回転数は10700rpmまで保証されている。このパワーパッケージをストレスメンバーとして搭載する10kgのペリメターフレームは、楕円断面のアルミ引き抜き材で構成される。正立式φ45mmのカートリッジタイプのフロントフォーク、片持ち式のスイングアームに組み合わせるリアショックは、ともにショーワ製。タイヤはブリヂストンのBT56を標準装着。フルフェアリングのボディワークは、流行のフォックスアイ風のデュアルヘッドランプを装備する。車重は乾燥で198kgと軽く、ネイキッドのスピードトリプルより２kg重いだけである。

TRIUMPH T509 SPEED TRIPLE '93年のパリショーでデビューして、トライアンフの稼ぎ頭の１台になったスピードトリプルに、初のフルモデルチェンジが行われた。基本的にT595のネイキッド版だが、EFIはリプログラムされており、885cc（76×65mm）のエンジンは中速域でのパンチを強調した仕上がりで、最大出力は108ps／9100rpm。いわゆる〝ストリートファイター〟風の独特なスタイルは賛否両論だが、日本のメーカーにはない発想を持っている。メーター上に小さなスクリーンを備える仕様も用意される。本国での価格は、デイトナが9695ポンド、スピードトリプルが8800ポンド（約175／160万円。17.5%の消費税込み）で、今年の終わりには発売される予定という。

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

❶❷**DUCATI ST2**　TPGの株式買入れ後、初のショーで発表されたドゥカティのニューモデルは、スポーツツーリングバイクであるST2。M900のデザイナーであるガルーツィの手になるST2は、二重焦点式バックミラーや、距離計内蔵のデジタル式情報センサー、上方角度の調整ができるサイレンサーなど、実用的な装備が凝らされている。エンジンは、94×68㎜、943.8ccの燃料噴射付き水冷2バルブデスモ。フレームは900SSのスペースフレームをベースとしたものを使う。
❸**DUCATI M900**　モンスターはより多くの低速パワーが与えられ、シングルシートやキャブレターの予熱装置などを装備する計画がある。写真のポリス仕様はイタリアの一部の都市ですでに採用されているもので、ビルトインのスタイリッシュなリアバッグを装着する。
❹❺**BMW K1200RS**　1983年にデビューしたKシリーズの最新型は、70.5×75㎜、1171.1ccのロングストロークエンジンと、ボッシュの燃料噴射により、130ps／8750rpmを発揮。アルミフレーム、6速ギアボックス、そしてテレレバー式のフロントサスペンションをKシリーズに初めて採用する。また、ABS、触媒式排気ガス浄化装置を標準装備し、ボクサーシリーズと同じような車体各部の調整機構も備わる。
❻**BMW F650ST**　大ヒットを続けているF650のロードバージョンだが、部品の共通化を意識したためにファンデューロとのスタイル上の違いはほとんど感じられない。だがよく見ると、18インチのフロントホイール、サスペンションの変更による車高の低さと低いシート(さらに低くできるオプションもある)、狭いハンドルバーなど、小柄な女性ライダーにも魅力的な内容が多数盛り込まれている。
❼**BIMOTA 500V due**　ドゥエとはtwoのイタリア語。昨年のミラノショーで発表された、水冷2ストローク・クランクケースリードバルブの498.8cc(72×61.25㎜)90度Vツインエンジンが、ついにロードバイクとして登場した。かつてタンブリーニの下で働いていたセルジオ・ロビアーノがデザインしたボディワークは写真で見るよりずっと造形的でダイナミック。ギアボックスで110hp／9000rpmを発揮するこのバイクは、来年5月に600台が作られる前に、10台の試作車がビモータの輸出先である各国の環境下でテストを行う予定だ。イタリア国内で2950万（約225万円）リラという価格は、絶対にお買い得！
❽❾**BIMOTA SB6R**　GSX-R1100のエンジンを搭載するSB6が、エアボックス、エグゾーストシステム、リアショックを改良。また、カーボンファイバーのサブフレーム、新しいボディワークを与えた。
❿**MOTO GUZZI V7 IPPOGRIFO**　イポグリッフォとは鷲の頭と翼を持つ伝説の馬。このレトロスタイルのロードスターに使われるエンジンは、イスラエル空軍のスパイ飛行機に使用されたものがベース。ウェバーマレリのEFIを装備する、82×71㎜、749.9ccのパワーユニットは58hp／5500rpmを発揮。WPのリアショックはシート下に水平に設置。来春に700台が生産される予定で、1600万リラ(約120万円)。
⓫**CAGIVA CANYON 900IE**　エレファントの後継車として登場のキャニオン900IEは、単気筒のキャニオン600のコンセプトを流用したボディワークで登場。タイヤやブレーキなどによりオンロード指向の部品を採用。Vツインエンジンは EFI装備の904cc 2バルブデスモ。
⓬**APRILIA PEGASO 650**　デュアルパーパスのペガソ650がフルモデルチェンジ。エンジンは旧型と同じ水冷DOHC5バルブシングルだが、よりオンロードユースを明確なものとして、アルミフレームのジオメトリーを変更。シート高も低く（845㎜は依然として高いが）して、アプリリア流の洗練されたスタイリングを与えている。
⓭**LAVERDA 750**　2年前にラヴェルダが再建されて以来、初めての新エンジンが登場した。83×69㎜、746.7ccの水冷DOHC4バルブエンジンは既存の668（667.9ccの2気筒）をベースにしているが、エンジンキャスティングは新しい。現在の668に使われているアルミツインスパーフレームに搭載して、間もなく生産が始まる予定だ。
⓮⓯**LAVERDA GHOST STRIKE／LEGEND**　ネイキッドのゴーストに追加バージョンが発表された。アルミツインスパーフレームにツインヘッドランプのミニカウルとカーボンサイレンサーを装備したストライクと、スチール製のパイプフレームをラヴェルダ伝統のオレンジに塗り、ミニカウルを装備したレジェンドの2機種。燃料噴射を用いるエンジンは両車とも667.9ccのDOHC空油冷並列2気筒。
⓰**KTM 620 UNIT**　独自の市場を築いて成功を収めているデュークをデザインしたKTMのゲラハルト・キスケが、再び大胆でユニークなバイクを創作した。デューク以後の新しいデザイン研究として発表された620ユニットは、軽さとパワーを追求した仕様で'97年に限定生産される予定。ホイールは前後17インチ、倒立フォークとリアショックはWP。エンジンはデュークと同じ608.9ccの水冷SOHC4バルブ単気筒、LC4を搭載。最大の特徴はデュアルDEヘッドランプとヌメっとした低いボディ。価格はデュークよりも少し高くなるだろう。
⓱**KTM 620 CITY CROSSER**　もう1台のキスケデザインは、ユニットとは角度を変えたストリートスクランブラー。こちらのほうはよりデューク的な表情を持っているが、ラインはシャープで明確だ。ホイールは19／17インチで、エンジンはやはりLC4。KTMはこの他にデュークそっくりの2ストローク125ccシングルも発表していた。
⓲**KTM RALLY**　キニガドナーのデザートレーサーをベースにしたカスタマー仕様のプロダクションレーサー。エンジンはこれもLC4。
⓳**MuZ BANTUM**　ドイツのMuZはマレーシアのホンリョン社に買収されて、将来の基盤を確保した（詳細はP.111に掲載）。その結果、昨年のバーミンガムショーで展示されていたBSAバンタムも、'97年に東南アジアとドイツの両方で生産されることになりそうだ。ただし所有権が複雑なBSAの名前は使わないかもしれない。搭載されるエンジンはホンリョン製の4ストローク125ccシングル。
⓴**HUSQVARNA TE610**　ハスクバーナの4ストローク単気筒に、待望のスターターモーターとカウンターバランサーが装備された。
㉑**EGRI ENFIELD**　スイスのスペシャリスト、フリッツ・エグリの最新作は、ツインループのエグリフレームと'60年代のスタイルを、インド製のOHVシングルに与えた魅力的なカフェ・レーサーだ。

INTERMOT KÖLN

❶ TL1000S

❷ VTR1000F

ケルンに姿を現したビッグVツイン VTR1000FとTL1000Sを考察する

さまざまな憶測が飛び交う国産1000ccVツイン・スーパースポーツ 11月号で諸元は紹介済みだが、今月はIFMAショーに足を運んだ和歌山利宏さんが実際に触れての両車のリポートと、TL1000Sのロータリーダンパーの解説をお届けする

全容が明かされたVTR1000FとTL1000S。VTRは創立50周年の目玉のひとつだから、ホンダにしてみれば、TLの登場は晴天のへきれきかもしれないが、「マーケティングの結論はどこも同じということです」と、田所スズキ技術部長が言うように、馬力規制が進む中、絶対馬力が低くても、軽量で、面白さと速さが期待できるVツインは、ひとつのトレンドなのであろう。

共通する部分が多い両車だが、「新しい面白さの提言が狙い」（三神ホンダ取締役）というVTRに対し、スズキは秀でた潜在能力を強調。レース参戦についても、「個人的にはバックアップしたいし、それでVTRを育てていければと思う」（斎藤VTRプロジェクトリーダー）に対し、スズキは欧州プレスの質問に、「近い将来にはぜひ参戦したい」（高田スズキ海外営業部長）と答え、メーカーとしてはっきりした方向性の違いをみせた。

ケルンで現車を技術的に見比べてみると、こうしたスタンスの違いが明確にみてとれる。またがってみると、VTRはCBR600Fなどに近い、スーパースポーツながら快適性も重視したものだが、TLはシートが高く、ハンドルもやや遠くて低い、走りに振った設定なのだ。

ボア×ストロークは両車98×66mm（BS比：0.673）。限界まで回転数を稼ぐというほどではないが、かなりのショートストロークだ。これはワークスドゥカティ996やIFMAに登場したSPSと同じ数値だが、決して偶然ではない。996は、もともと851の92×64mm(0.695)から発展したもので、888では2mmボア・アップの94×64mm（0.680)、916ではストロークを伸ばし94×66mm（0.702)、955では2mmボアを拡大して96×66mm(0.687)となった。ドゥカティのように10500rpmまで回すには、平均ピストン速度を23m／secに抑えられるように、ストローク66mmとする必要があったのだろう。900SSはストローク68mmだが、フルサイズの96×68mmでは、高回転まで伸びる特性は得にくくなるのだ。

ところがタコメーターのレッドラインに注目すると、TLの10500rpmに対してVTRは9500rpm。VTRは出力も控えめで最大トルク回転数は7000rpmと低い。VTRは低中速域はトルクフルかつスポーティに扱いやすい特性ながら、高回転域に向かってシャープに吹け上がり、レッドゾーンまでしっかり回るのだろう。高回転高出力ぶりを前面に押し出したものではなくても、ショートストロークのよさを生かし、ホンダらしいスポーティさを実現しているはずだ。対するTLはしっかりとパワーを絞り出し、出力、トルク、ともに強力。だが最大トルクを8000rpmで得て10500rpmまで回るにしては、最高出力発生は8500rpmと低めだ。ワインディングロードではトルクの立ち上がりを利用してスポーティに走れる一方、サーキットでは高回転域で唐突さのないスムーズな走りを可能にしていると思われる。

足まわりに目を移すと、VTRはドゥカティと同じくピボットをクランクケースに持つ。このことを斎藤氏に聞いてみると意外な答えが返ってきた。Lツインのドゥカティでは前輪荷重は48%程度しかない。これでコーナリング性能を追求してもフロントの接地感が得られないはずなのに、レースでも速さを証明しているし、ピボット方式についても剛性的にホンダの基準では成り立つわけがないものだという。しかしドゥカティは、SS系、ピボットをフレームでも支持するようになった916ともに、ピボットまわりのしなりをうまく利用することで旋回性を高めている。こうしたいいところを学び、操る面白さを実現したかったというのだ。

前気筒の前傾角はRVFと同じ35度。これはドゥカティより起こすことでホイールベースを短縮するためではなく、上下割りのクランクケースではこの前傾角が限界だからだ。それでもラジエターを左右分割とし、エンジンに前輪を近づけて前輪荷重を稼いでいる。またフレームの剛性もドゥカティより高いはずだ。つまり、ドゥカティが持っているネガティブな部分に対処しながらも、ライダーの依存度が高い、乗りこなす面白さを高いレベルで実現しているとみていいだろう。

それからするとTLは、現代のレーサーに近い傾向だ。VTRよりホイールベースは15mm短く、スイングアームは10mmほど長い。エンジン位置が前寄りで、気筒配置はVTRより5度前転しており、マスは前輪に近づいている。VTRが前輪荷重49%程度だとしたら、TLはほぼ50%と思われる。スイングアームピボットもフレームで両側から支持、剛性バランス的にも一般的なものだ。

VTR1000F ❹

❸ TL1000S

❺ TL1000S

フレームはトラス構造ながら剛性感にトラスらしさはなく、ナチュラルでむしろツインスパータイプに近いものでないかと私は想像する。メインメンバーは下側の太いループで、５点支持のエンジンも剛性メンバー。ねじれ中心はヘッドパイプとピボットを結んだ線に近く、理想的でもあるからだ。つまりTLはＶツインならではのメリットを生かしながら、現在のレーサーに近いフィーリングを実現しているのではなかろうか。

ハンドリングの特徴を如実に物語るのが両車のフォークオフセット量。VTRの推定35㎜に対し、TLは30㎜程度。35㎜はストリートスポーツ向きで、ステアリングの内向性を利用して軽快にステアしていく傾向。TLの30㎜はレーサーレプリカ寄りで、操舵自体は重くなるが、操舵による接地点の移動量が大きく、ダイナミックにマシーンを操っていこうとする傾向だ。この数値はマシーン全体とのバランスで成り立つものだから、異なるハンドリングの傾向を示しているといえる。

VTRはライダーの依存度が高いながらも取っつきやすく、TLは高いスポーツ性と同時に素直さを持つなら、両車の走りには別世界というほどの違いはないかもしれない。しかしここまで述べてきた素性の違いは、乗りこなし、いじり、セッティングしようとしたとき、多方面に大きく影響してくるはずだ。（和歌山利宏）

❻ VTR1000F

❶❷ステアリングヘッドとメーターまわりの比較。①がTL1000Sで、②がVTR1000F。タコメーターのレッドラインはTLが10500rpmと高回転型であることを誇示するが、VTRは9500rpmと控えめ。またフォークオフセット量は、TLは推定30㎜とレプリカモデルに採用される数値だが、VTRは35㎜と、ストリート、またはツアラーモデル的な設定だ。両車の性格を如実に物語っている部分である。
❸TLのカットエンジン。カムシャフトの駆動は、クランクに切られたギアからカムチェーンを介してアイドラーシャフトへ伝達した後、アイドラーシャフトからギアで伝達する方式。これによってシリンダーヘッドを低くするとともに、排気側のカムシャフトを吸気側より10㎜低くすることで前輪との干渉を避け、ホイールベースの短縮を可能にしている。燃料供給は大口径52㎜のインジェクションとして、供給量の理想化を図り、アンチノック性を高め、11.3：１という高圧縮比を可能にしている。クランクケースは左右割りであるから、クランク軸、カウンター軸、ドライブ軸を、一直線に並べる必要がなく、３軸をコンパクトにまとめることができる。
❹VTRは、前側気筒前傾角35度、ケースが上下分割、アッパーケースとシリンダーが一体。構成はRVFと同じで、V4を半分にしたような基本レイアウト。燃料供給はφ48㎜のスラント型フラットバルブのダウンドラフトCVタイプ。レブリミッターは10300rpmで効く。
❺前輪アクスル〜ピボット間を短縮して前輪分布荷重を稼ぎ、ステアリングアライメントもレーシングマシーンに近いTL。φ320㎜のフロントブレーキディスク、φ43㎜のフルアジャスタブル倒立フォークなどを装備、高い潜在能力を持たせた構成。量産初のアルミトラスフレームは、下側のループがメインのメンバーとなっている。
❻スイングアームピボットをクランクケースに持つVTRだが、メインフレームの剛性はドゥカティよりかなり高いと思われる。ラジエターは左右に振り分けられている。φ296㎜フロントブレーキディスク、φ41㎜正立フォークなど、全体のバランスを意識した構成。

TL1000Sに装着される、ロータリーダンパーの構造と原理

TL1000Sのニューフィーチャーのひとつ、リアショックのロータリーダンパーは、すでにスズキのワークスモトクロッサーに装着された実績があるが、オンロードモデル、それも量産車としては初採用だ。これは、ダンパーがピボット後方に、スプリングは後ろ側気筒の右横にセットされ、別々のリンクによって作動するというものである（①）。

②はロータリーダンパー単体を右側から見たもので、奥に見えるセレーションが切られたシャフトがリンクによって回転してユニットが機能する。右側上部に減衰力を発生するバルブがあり、手前が圧側、奥が伸び側である。

ロータリーダンパーを説明する前に一般的なダンパーの仕組みを確認しておこう。⑥は一般にガスショックと呼ばれるガス分離加圧型。ロッドと一体になったピストンの、上方には伸び側、下方に圧側減衰力のバルブを備える。伸び行程（⑥下図の左側）ではシリンダーの下側から上側にオイルが流れる。この場合、圧側バルブには抵抗はないが、伸び側バルブでは板バネによって抵抗が生じ、減衰力を発生している。圧縮行程ではその逆（⑥下図の右側）となる。また、シリンダー内をロッドが上下することで体積変化が生じるので、それを吸収するために、フリーピストンで遮断されたガス室が設けられ、そのガス室には約12〜20kg／㎠の圧力を持つ窒素ガスが封入されている。

⑤はロータリーダンパーの原理を示しており（②の写真を見ればわかるように、実際にはこの図のように平面には並ばないが）、黒い矢印は伸び行程でのオイルの流れを示している。ハウジングの中をベーン（羽）の付いたローターが白い矢印の方向に回転すると、オイル室Ａとオイル室ａの容積は小さくなり、オイル室Ｂとオイル室ｂの容積は大きくなる。このとき、オイル室Ａからオイル室Ｂへオイルが流れるのだ。また、オイル室Ａとａ、オイル室Ｂとｂは、それぞれコネクティングホールで連結されていて、オイルはこの通路も流れる。このポンプ部の構造と各部名称を表したのが③で、オイルの流れを平面としてとらえたのが④である。ポンプによってオイルパス（⑤の ⸝）にオイルが流れると、伸び側減衰力バルブが減衰力を発生する。直列に置かれた圧側減衰力バルブではオイルは抵抗なく流れる。伸び行程ではオイル室ＡとつながるオイルパスＣ（⑤の↘）から、伸／圧減衰力バルブを通過して、オイルパスＤ（⑤の↖）、そしてオイル室Ｂへとオイルは流れる。

一般的なガス分離加圧型のダンパーでは、ガス室を備えたアキュムレーター(accumlator：蓄積者、ため込み屋という意味))はロッドの体積変化を補うために必要だが、ロータリーダンパーでは作動に伴いローターとベーンが回転するだけで体積変化はなく、本来ならアキュムレーターは必要ない。しかし、フリーピストンで仕切られた同様の構造のものを備えているのは、オイルが温度上昇によって熱膨張するのを吸収するためで、封入圧も３kg／㎠と低い。

さてロータリーダンパーのメリットだが、まず作動性のよさが挙げられる。一般的なダンパーではピストンとシリンダーが摺動することでフリクションが生じ、ダンパーにかかるＧによってもそれはひどくなる。しかしロータリーダンパーは作動に伴いシャフトの回転を軸受けで支えているだけだから、フリクションは小さい。実際に車体を手で押しても、リアショックの動きは実にスムーズだった。また路面から突き上げられたときなど、高圧のガス室を圧縮させることで生じる硬さがないこともメリットとなろう。

さらに、ダンパーとスプリングに異なったレバー比の変化特性を与えることで、より理想に近い特性が得られる可能性がある。例えば、ダンパーのレバー比の立ち上がりは強く、通常時は有効に姿勢変化を起こさせやすくしておいて、Ｇのかかったストロークの奥で腰を出すといったことも可能になるのだ（おそらくTLはそうなっている？）。

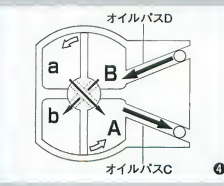
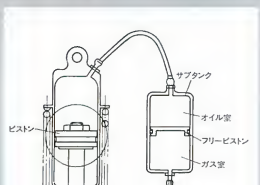
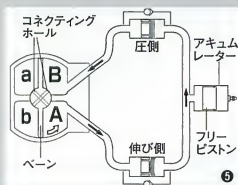
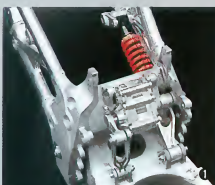
だがTLにはそうしたメリット以前に、一般的なショックユニットの位置に後ろ側気筒のエキパイのスペースがあるため、レイアウト上コンパクトにまとめるための必然性があったともいえる。また、こうした新機軸をセンセーショナルなモデルに採用したかったという発想もあったのかもしれない。ただ気になるのは、現在このロータリーダンパーにはアフターマーケットパーツはなく、ユーザーがニーズに応じて自由に選べないことだ。それを超越するだけのメリットがあるにしても、アフターフォローの体制は気になるところであり、今後を見守っていきたい。（和歌山）

1

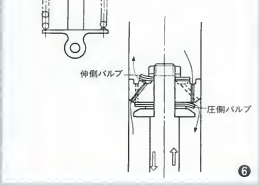
❸

❺

2

❹

③は②を基に内部構造を解説したもの。２枚のベーンが取り付けられたローター（中央のシャフトの奥にはセレーションが切られている）が、伸び行程では（右から見て）反時計回りに回転する。その際のオイルの流れを示したのが④。コネクティングホールでつながった、オイル室A、aは、ローターの回転によって容積が小さくなり、オイルはオイルパスCからオイルパスDを経て、オイル室B、bに送り込まれる。⑤はオイルパスC、Dの間に直列に設けられている伸圧減衰力バルブを含めたオイルの流れを表している。②の透視モデルの右側は、手前が圧側、奥が伸び側バルブ。

❻

■⑦は和歌山さんの執筆による、図説バイク工学入門（グランプリ出版　1700円）より転載。

R80GS BASIC

GOLD WING SE

JOG APRIO

JOG APRIO

JOG APRIO

JOG APRIO

JOG APRIO

BAYOU 400 4×4

BIRDIE (RC50T)

BIRDIE (RC50PT)

BIRDIE (RC50GDT)

IFMAショーに出展される国産車

さまざまなジャンルに一気に攻勢をかけるスズキを最後のパート3で紹介しよう

PART 3

ビッグツイン対決に目が行ってしまう今回のIFMAショーだが、スズキの新型車はTL1000Sだけではない
優れた基本設計を持つ750ccをベースに開発された600cc、ミドルクラスのオンオフモデル、
そして高い動力性能が期待できるアメリカン。スズキの出展車には乗ってみたいと思うオートバイが多い

GSX-R600

FREEWIND

MARAUDER

KATANA LIQUID COOLED

KATANA

●BMW

R80GS　ベーシック　New Model

■OHVフラットツイン搭載のR80GSが復活

発売日1996年11月初旬　価格118万円

古きよき4サイクル空冷水平対向OHV 2気筒エンジンを搭載するR80GSベーシックが100台限定で販売される。'93年にSOHC4バルブのR1100RSが発表されると、OHVフラットツイン搭載モデルは徐々にラインアップから姿を消していったが、伝統のOHV 2バルブエンジンの人気は今でも根強く、そうした声に応える形で登場したのが、'88年にモデルチェンジしたR80GSの復活といえるこのモデルだ。ビング製φ32mmキャブレターとクラシックなスタイルの丸型ヘッドカバーを持つエンジンは、797.5cc（ボア×ストローク：84.8×70.6mm）の排気量から当時と同じ最高出力50ps／6500rpm、最大トルク6.1kg-m／3750rpmを発揮する。また、パラレバー式リアサスペンション、クロススポークのホイールなどの装備も共通だ。しかし、'84年に登場したR80STタイプ燃料タンク（容量：19.5ℓ）の採用、ブルーに塗られたフレームの後部やシート（シート高：865mm）の形状などが'88年型とは異なっている。塗色はアルピンホワイトの1種類のみ。

●HONDA

ゴールドウイングSE　Year Model

■米国製の大型ツーリングバイク

発売日1996年12月25日　価格213万円

ホンダ・オブ・アメリカ・マニファクチャリング（HAM）で生産され、'88年型より日本に輸入されている4サイクル水冷水平対向6気筒1520ccエンジンの大型ツーリングバイク、ゴールドウイングSEの'97年型が発売される。電動ワイパーなど従来からの装備に加えて、メーター部の各種インジケーターやスイッチ部などにISO規格の絵表示を採用する。塗色はパールグレイシャーホワイト×メタリックグレー。

●YAMAHA

ジョグ・アプリオ　Minor Change

■車体鍵を固定収納できる機能を追加

発売日1996年11月1日　価格14万2000円

最高出力6.8ps／7000rpmを発揮する空冷2サイクル単気筒50ccエンジンを持つスクーター、ジョグアプリオが、P字、U字ロックを収納できるリアキャリアを標準装備した。'95年型から採用の盗難抑止強化メインスイッチは引き続き装備され、容量6ℓの燃料タンクやハロゲンヘッドライト、メインスイッチの操作でシートのロックを解除できる機能などに変更はない。塗色はブルーイッシュブラックカクテル1、ダークパープリッシュレッドカクテル3、ダークパープリッシュブルーメタリック2、ブラック2、ソルトレイクシルバー。

●SUZUKI

2サイクルバーディ50／同新聞仕様／同セル付き　Minor Change

■使い勝手を向上させたビジネスバイク

発売日1996年11月1日　価格50：15万5000円

50新聞仕様／50セル付き：17万4000円

2サイクル単気筒50ccエンジンを搭載するビジネスバイク、バーディが仕様を一部変更した。50／50セル付きは、サイドスタンドの耐久性とレバー交換などのメインテナンス性を向上させたという。さらに50にはキャブヒーターが装備された。50新聞仕様はメインテナンス性の向上とともに、早朝の新聞配達作業に使用されることを考慮し、大型のサイドスタンドをはね上げたときの音を小さくするなどの改良を行っている。最高出力：4.9ps／6000rpm。最大トルク：0.62kg-m／5500rpm（先月紹介した4サイクルバーディは最高出力：5.0ps／6500rpm。最大トルク0.58kg-m／5500rpm）。塗色は、50がディノブルー。50新聞仕様／50セル付きがトライアルグリーンメタリック、プラネットブルーメタリック。

カワサキの台湾産新車は30年以上昔の最新モデル

2サイクル単気筒ロータリーディスクバルブ124ccエンジンを搭載するカワサキB1-125が台湾から輸入される。B1は1965年の東京モーターショーで発表されたもので、台湾でカワサキ車を製造する永豊工業が今でもほぼ当時の姿で生産しているものだ。これをオリエンタルアームス（神奈川県横浜市鶴見区豊岡町4-21-603 ☎030-31-33033）が輸入、10月15日より販売している。最高出力13ps／6500rpm。最大トルク1.45kg-m／5000rpm。価格は35万円。

●New Colors

KAWASAKI

○バイユー400　水冷4サイクル単気筒391ccの4×4モデル、バイユー400が塗色をフォレストブルーイッシュグリーンに変更。発売日1996年9月10日　価格72万5000円

GSF1200SA

11月号に続いてスズキがIFMAショーで発表した新型車を紹介しよう。昨年発表された、GSX-R750、RGV-Γ250SP、前号に登場のTL1000Sは、スズキの独自性を前面に押し出した車両であり、前2車については本誌でもその個性と性能を確認済み（4／6月号）だが、ここに紹介する車両には、すでに市場に存在するライバルたちへの意識がより強く感じられる。

まず、ホンダ、ヤマハ、カワサキに遅れをとっていた600ccスーパースポーツのジャンルにはGSX-R600が投入された。車体、エンジンともにGSX-R750がベースだが、600cc専用設計のライバルたちに引けを取る理由はなさそうだ。

ビッグツインだけではなく、650ccのオンオフモデルのクラスにおいても、スズキはホンダSLR650とライバル関係になりそうなフリーウインドを送りだした。新設計のスチール製パイプフレームに搭載されるエンジンのベースはDR650SEだが、シングルだったキャブレターがツイン化されている。

一見するとデスペラードにみえる新型車、マローダーのエンジンはイントルーダー800がベース。メインフレーム、倒立フロントフォーク、前後のキャストホイールなどを含むシャシーは、基本的にデスペラードと共通部品で構成される。

TL1000Sだけではなくヨーロッパで人気の高い、600ccスーパースポーツ、ミドルクラスのオンオフモデル、アメリカン、これにスズキ初のABS装着車であるGSF1200SA、50ccスクーターのカタナ2種を一気に発表した今秋のスズキの勢いは、日本の4メーカー中一番といえるだろう。　（中村）

GSX-R600　'93年型RGV-Γ500を基本とするフレーム、3分割のクランクケース（1）、SCEMメッキシリンダー、サイドカムチェーンを採用するエンジンを持つGSX-R750をベースとするGSX-R600。乾燥重量は専用設計の他社のライバルが、CBR600F：186kg、YZF：187kg、ZX-6R：182kgと、180kg台なのに対して、174kg。フレームは750と基本的には共通だが、750のキットパーツにあったスイングアームピボット位置可変機能はない。車体での相違点は、フロントフォークがφ41mm正立式（750：φ43mm倒立式）に、フロントブレーキキャリパーは4（750：6）ピストン、リアホイールが5.50（750：6）インチになり、スイングアーム上側に750のような補強はない。外装部品も750と共通。水冷4サイクルDOHC4バルブの599.8ccのエンジンは、ボア×ストローク65.5×44.5mm（750：72×46mm）。基本構成は750と同じだが、ピストン、コンロッド、クランクの他に、カムシャフトなども専用設計。キャブレターは同じミクニのBDSRだが口径は36mm（750：39mm）。市販2輪車初のダイレクトイグニッション（3）は、ハイテンションコードを使わず、プラグキャップの上に各気筒用イグニッションコイルを持つ。より確実な点火（通常は、1、4気筒、2、3気筒の点火は同時になるが、各気筒バラバラに点火することも可能という）と軽量化を目指したこのシステムは、現在他機種への転用もテスト中ということだ。

FREEWIND　BMW F650、アプリリア・ペガソ、カジバ・キャニオンなどのライバルがひしめくミドルクラスのオンオフモデルに、フリーウインドで参入。ボア×ストローク100×82mm、644ccのエンジン（2）はDR650SEベースで、1エグゾースト／ツインプラグはこれまでと共通だが、シリンダーヘッドは専用設計。キャブレターはミクニBST40から同BSR32×2となった。ハーフカウルやデジタル式のメーター、18.5ℓのガソリンタンク（DR：13ℓ）、830／800mm（ローシート）のシート高（DR：885／845mm）などから、DRよりツーリングなどに適したオンロードでの走りに重点が置かれたようだ。

❷

MARAUDER　ならず者（デスペラード）の車体をベースとして登場したのは略奪者（マローダー）である。ボア×ストローク83×74.4mm、805ccのイントルーダー800をベースとするエンジンは排気量はそのままに、バックトルクリミッターを新たに装備。2次減速はシャフトからチェーンに変更する。エンジン右側のケースは物入れだが、地域（カリフォルニアなど）によっては排ガス規制対策用の二次空気を導入する。

KATANA／KATANA LIQUID COOLED　特徴のあるフロントマスクを持つ2サイクル50ccスクーター、カタナには水冷と空冷の2種類がある。ショーワ製の倒立式テレスコピックフロントフォーク、φ180mmソリッドディスク+対向式2ピストンキャリパーのフロントブレーキ、F：120／70-12、R：130／70-12という50ccらしからぬ太い前後タイヤなど、足まわりは豪華装備である。

GSF1200SA　輸出仕様のGSF1200SにはスズキABS市販車初のABSが装着された。前後ブレーキディスクハブの形状が変更され（リアキャリパーの位置は従来型のスイングアーム下から上へ変更された）、センサーが取り付けられた。乾燥重量はABSなしの210kg（国内仕様）に対して11kg増の221kg。その他の諸元に変更はない。（中村）

3

ドゥカティ、窮地を脱出するか新たに合弁会社を設立

9月25日、カジバ代表のクラウディオ・カスティリオーニから、カジバグループモーターサイクルディビジョン傘下の、ドゥカティモーターサイクルズS.p.A.に関して、1996年9月30日付けでテキサス・パシフィック・グループと資本提携し、新たに合弁会社ドゥカティモーターS.p.A.を設立すると発表があった。916の莫大なバックオーダー、新型車の開発の遅れといった問題はこれで解決し、安定した製品の供給と開発が可能になるという。この提携は資産運用面のみで、現行の体制に大きな変更を及ぼすものではないということだ。なお村山モータースとカジバの関係、ドゥカティと他のカジバ製品についての販売体制は従来どおり変更はない。

QUALITY THAT ENDURES

ARIAS Forged pistons

ARIASは、35年以上4サイクルピストンを作り続けてきた、4サイクルエンジンピストン専門メーカーです。
ニトロ燃料を使用するドラッグでの使用にも耐えるスペシャルピストンや、
オフロード用ピストンなど様々な4サイクルエンジンで培った絶大な信頼性と数多くのピストンデザインを手掛けてきたこの実績が、
ホワイトブラザーズやFBFをはじめとする多くのチューナーに支持され続けています。

H.D. 883→1200Kit（トップエンドガスケット付）Y48,000

ARIAS Piston Kit Price List

車　種	ボアサイズ	排気量	付属ヘッドガスケット	価　格
CB750K	65 ϕ	836cc	アリ	¥ 69,000
CB750F	65 ϕ	823cc	アリ	¥ 69,000
CB900F	68 ϕ	1002cc	アリ	¥ 69,000
CB1100F	72 ϕ	1122cc	アリ	¥ 69,000
CBX	68 ϕ	1163cc	アリ	¥105,000
KZ/GPZ750	69 ϕ	810cc	ナシ	¥ 57,000
KZ900	70 ϕ	1015cc	アリ	¥ 67,000
KZ1000	72 ϕ	1075cc	アリ	¥ 67,000
	73 ϕ	1103cc	アリ	¥ 67,000
KZ1000J/R	72 ϕ	1075cc	アリ	¥ 67,000
Z1100GP	74 ϕ	1135cc	アリ	¥ 67,000
	75 ϕ	1170cc	アリ	¥ 67,000
GPZ1100	74 ϕ	1135cc	アリ	¥ 67,000
	75 ϕ	1170cc	アリ	¥ 67,000
GPZ900R	76 ϕ	998cc	アリ	¥ 69,000
GPZ100RX	76 ϕ	1052cc	アリ	¥ 69,000
ZX-10	75 ϕ	1024cc	ナシ	¥ 59,000
	76 ϕ	1052cc	アリ	¥ 69,000
ZZR1100	77 ϕ	1080cc	ナシ	¥ 59,000

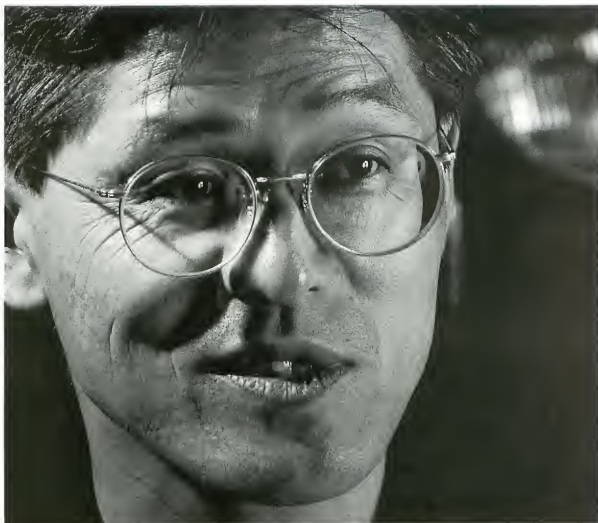
車　種	ボアサイズ	排気量	付属ヘッドガスケット	価　格
GSX750	70 ϕ	816cc	アリ	¥ 69,000
GSX1100	74 ϕ	1134cc	アリ	¥ 69,000
85-GSXR750	71 ϕ	771cc	ナシ	¥ 59,000
86-GSXR1100	78 ϕ	1110cc	アリ	¥ 69,000
89-92	80 ϕ	1186cc	アリ	¥ 69,000
93-96	77 ϕ	1117cc	アリ	¥ 69,000
FJ1100	77 ϕ	1188cc	ナシ	¥ 59,000
XJR/FJ1200	79 ϕ	1250cc	アリ	¥ 69,000
H-D883	89 ϕ	1200cc	アリ	¥ 48,000
SRX600	100 ϕ	660cc	ナシ	¥ 29,800
オプション SRX600用 ガスケット¥5,000 スリーブ¥13,000				
SRX400	89 ϕ	522cc	ナシ	¥ 29,800
	97 ϕ	496cc	ナシ	¥ 29,800
SRX250	73 ϕ	249cc	ナシ	¥ 29,800
CBX250	75 ϕ	249cc	ナシ	¥ 29,800
FTR250	73 ϕ	249cc	ナシ	¥ 29,800
グース250	73 ϕ	249cc	ナシ	¥ 29,800

○シングルピストンはピストンのみの価格です。ピストンリング／ヘッドガスケットなどは付属されません。
○付属ガスケット記載ナシのKITはガスケットなしの価格です。

JBS 〒106 東京都港区南麻布1-6-32
TEL:03-5443-0791 FAX:03-5443-0799

各社製品取り扱っております。業販も承ります

Photos : Teruyuki Hirano

技術者の横顔

第3回●スズキの井口寛則さん

柔和な表情のうちに旺盛な挑戦への精神を秘める

24歳で入社し、数年後に初代GSX-R750のエンジン設計を担当
以来、スポーツモデルの並列4気筒を中心にエンジン開発の仕事に携わり
ここ数年は主力商品の開発責任者として力量を発揮してきた井口さん
気負いは感じさせないが、常に挑戦していたいという姿勢の持ち主である

ダムや道路を造りたかった

井口さんは、長野県の県境に近い木曽谷の南端に位置する山あいの街、岐阜県、中津川で生まれ育った。父親は営林署の職員をしており、3人姉弟の末っ子だった。

「上ふたりは姉で、親父はおっかなかったですが、小さいころは好き放題してました。まわりは山ばかりでしたので、年中山の中を駆け回っていて、夏はトマト、秋は栗や柿なんかをかっぱらって食べたり、それで見つかって怒られたり…。腕白でしたが、普通の子供だったと思います」

ブリキのおもちゃを分解して元に戻せなくなったというようなこともあったが、特に機械いじりが好きだったわけではなかったという。当時の遊びといえば、だれもがやっていた、ビー玉、メンコ、ベーゴマなどで、井口さんもそれらに興じた。木曽川で釣りを楽しむこともあった。

「小学校のころは、おとなになったら土木関係の仕事をしたいなと思っていました。ダムを造ったり、道路を造るのが夢だったんですよ」

育った土地柄、父親の仕事の影響を無意識のうちに受けていたのだろう。それで、大自然を相手に道を切り拓いていくというスケールの大きな仕事に、子供心にも魅力を感じていたのである。

が、中学生になってから機械に対する興味が湧きだし、まだ漠然としてはいたが、エンジニアになりたいと考えるようになる。

「親父はバイクに乗ってなかったし、家族でバイクに興味がある者はいなかったんですが、近所にW1に乗っているお兄さんがいたんですよ。いつもバタバタいわせながら走っていた。で、その後ろに乗せてもらって、風を切って走るのがすごく気持ちよくて…。それがバイクとの出会いでした。それで、そのお兄さんがW1からCB750フォアに乗り換えて、CBの後ろにも乗せてもらったんです

'93年秋、RF900Rの開発テストでヨーロッパへ。革ツナギを着て、井口さんも試乗。このときリアシートでの260km／hを体験させられた。

が、その強烈な加速にビックリしましたよ。後ろにもっていかれるような加速で、それまで経験したことのないものでしたから」

こうしてバイクが好きになった井口さんは、高校に入って16歳の誕生日が来るとすぐに免許を取りにいくことになる。

「試験は日曜でなく平日にあるじゃないですか。だから学校をズル休みして受験に行くわけで、そう頻繁には休めない。3回目で合格して自動二輪免許が取れたんですが、月1回のペースで行ってたので、3カ月くらいかかりました。試験車はホンダのCD125だったと思います」

初めて手にしたバイクは、カワサキのトレールボスという90ccだった。通学用、遊び用として新車で購入する。バイク通学は家から学校までの距離が10km以上離れている者に限られていたが、幸い井口さんの場合は12kmで、ちょうどいい距離だった。また、排気量が125cc以下に決められていたこともあって90ccを選んだのである。

「当時90ccクラスは安かったんですよ。10万円しなかった。お金は、小遣いを月に千数百円もらっていたんですが、それを全部注ぎ込んで、たしか2～3年のローンで買ったんです。ガソリン代はアルバイトをして稼ぎました」

軽4輪と正面衝突！

バイクに乗り始めると、当然のように行動範囲が広がる。高校でのクラブ活動は体操部に入っていたが、バイクに乗り始めてしばらくしたころにやめ、それ以降は仲間とバイクで走り回って遊ぶことが多くなっていった。女の子を後ろに乗せて走ったことも何度かあり、それもいい思い出だ。もうバイクが面白くてしかたがないのである。乗り始めのころはだれでも皆同じだ。

「乗り始めて2～3カ月くらいたったころだったと思うんですが、例によって仲間と近くの湖までツーリングに行ったんです。で、行きはまだ慣れてないもんで、いつものように皆の後ろについてったからよかったんですが、帰りにどういうわけか自分が先頭になっちゃった。それで若かったから強がってけっこう飛ばしたんですよ、ワインディングで。そしたらセンターラインをオーバーして、対向してきた軽自動車と正面衝突しちゃった。

真っ直ぐにぶつかったからか、不思議なことにこけなかったし、ケガもなかったんですよ、ノーヘルだったのに。そして、バイクもフロントフェンダーがくの字に曲がったくらい。でも相手の軽自動車はドアが開かなくなった。それで、相手にもケガはなかったんですが、こっちが悪いので軽自動車の修理代を出すことになって。家に帰って親父に話したら、どえらい怒られました」

でももちろんそんなことに落ち込んでバイクをやめてしまったわけではない。トレールボスを修理してまた乗り、そのすぐあとには、ずっと大きいCB450への乗り換えを画策する。

「友達でCB450に乗っているのがいまして、そいつが手離すというので、それが欲しくなってほとんど契約を済ませるくらいまで話を進めてから親父に話したんですが、そのときも怒られました。125までしか学校に乗っていっちゃいけなかったし、ちょっと前に事故やってるし、ろくなもんじゃないってことで…。それで結局、そのCB450はあきらめましたけど」

そんなこんなで高校時代を過ごした井口さんが通っていたのは普通高校だったが、エンジニアになりたいという気持ちはどんどん高まっていき、大学は工学部に進学する。勉強するなら絶対に工学部、それしか頭になかったという。

「工学部では、物の強度、材料の強度とか、流体力学、内燃機関とか、設計の勉強をしたんですが、実際、面白くなかったですね。やってるときは何のためにこんなことするのかわからなかった。卒業するころになってわかってきましたが…。卒業研究ではエンジンを回しました。クボタの汎用エンジンだったんですけどね」

バイクはトレールボスを大学1年まで乗り、その後手離してしまう。

大学はストレートの4年間で卒業するが、当時はオイルショックの影響で就職状況が芳しくなかったこともあって就職せず、大学院へ進む。

「あと2年くらいは学生でいたほうがいいかなと思って、就職するのを待ったって感じでしたね。あんまり勉強はしなかったですよ。振り返ってみると、2年間余計に遊べたのがよかったなという感じです」というが、この2年間で得たものは決して小さくなかったはずである。

入社早々、バイクと車を壊す

「就職先はいくつか考えました。スズキのほか4輪メーカーを2～3。でも、やはりバイクメーカーにという気持ちが強かったですね。学校の研究室にRE-5のロータリーエンジンが置いてあって、それを見てすごいなと思ったし、大手4輪メーカーより、もう少し小さい会社で、好きなことやらせてくれそうなところのほうがいいなと思って、結局スズキに決めたんです。実は学校の教授がスズキと関係のある方で、私がバイクメーカーにという意向をもっていたので、口を聞いてくれたりして、わりと簡単に、希望どおりに決まってしま

約10年前、竜洋のオフロードコースにて家族そろって4輪バギーを楽しむ。息子さんはこのとき2歳前。マシーンはLT80。左は奥さん。

ったんですけどね」

中学時代から考えていたエンジニアとしてスズキに入社したのは24歳の春だった。が、入社後数カ月は実習期間で、２輪工場はもちろん、４輪工場にも行って、ラインで働くことになる。

「実習のときに二度失敗してるんですよ。まず豊川の２輪工場に行って、生産ラインの最後で、組み上がったバイクをラインから降ろす仕事をやったんですが、それを１台引っ繰り返しちゃいましてね。GS400かもっと大きなバイクだったと思うんですが、ラインは少し高いですよね。そこからバイクを降ろすときに、バランス崩してバタンと落としちゃった。そりゃあ、怒られましたよ」

もうひとつは、湖西の４輪工場での失敗である。このときは、完成車を検査するところへ送る専用の通路でのアクシデントだった。その通路が坂になっていて、１台サイドブレーキをかけるのを忘れて、壊してしまったのだという。

入社した'78年の秋口に会社の同僚や学生時代の友人と愛知県の山の中にツーリングに。愛車はGS550で、入社後すぐに購入したものだ。

「最後はコンピュータの実習で、そのときは失敗がなくて、うまくいっちゃったんですよ。そしたら、実習が終わって配属される段になって、希望は設計や実験のほうだったのに、CAE（コンピュータ・エンジニアリング）みたいな技術計算のほうに回されてしまった。一応、２輪設計部なんですが、その中にもいろいろあって、数字を相手に常に計算しているようなところに配属されてしまって、ガックリでした。例えば、ピストンをモデルで造って、それに計算上で力を加えて、ここが弱いとか計算で出す仕事なんですが、正直なところ、あまり面白くはなかったですね」

しかし、井口さんはそこで頑張って働く。実験や設計の仕事につきたいと思いつつ…。希望がかなえられたのは４年たったころだった。自己申告制というのが社内にあって、自分が行きたい部署を記入して提出するのだが、それを出した１カ月後に、念願の実験に移動になる。ちょうどその部署から井口さんが働いていた部署に来たいという人がいて、その人と入れ替えになったのである。

「実験で初めて担当したのは、カバルケイドの前身のGV1200というツアラーのエンジンで、私は振動を担当しました。でも、これも私にはやっぱり面白くなかったんです」

ただし、幸い？なことに、実験に移って約半年たったころに組織替えがあり、エンジン設計に移動になる。設計と実験は連携する部署だが、実際の仕事の内容には違いがある。

「具体的には、図面を書くのが設計で、エンジンを組んでから回して、データを取りながら諸元を変えたりするのが実験の仕事なんですよ。例えば、バルブサイズとか、カムのプロファイルを変えていって、性能に関するところを決めていくのは実験です。設計はピストンほか基本的な形を書いたりレイアウトを決めたりするんです。まあ便宜的に分けてるだけなんですけどね。やってて面白いのは実験にしろ、設計にしろ、私にはピストンやクランクといった動くパーツですよね」

思い出深いR750のピストン

エンジン設計で働くようになって初めて担当したのが、初代GSX-R750の油冷エンジンだった。井口さんはエンジンの主要パーツを設計したが、なかでも思い出深いのがピストンだという。

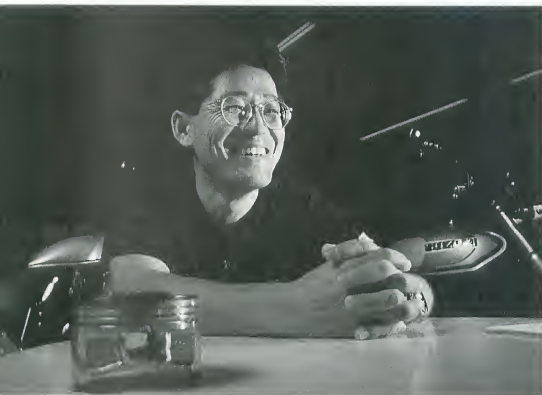
「とにかく軽い750を造るということで、乾燥重量の目標値が176kgに設定されていて、それを実現するためにはエンジンもできるだけ軽くしなければいけないということで取り組んだんですけど、やりがいがありましたね。で、そのとき、４年間やっていたコンピュータによる技術計算の仕事が役立ちました。その計算ができたことで、R750のピストンが完成したんですよ」

目標を得て、初めて井口さんは、それまで自分には向いていないと思っていた分野の本当の意味、面白さを知ったのだろう。さて、当時のピストンは、レース用を別にすれば、全周にスカートがあったが、そのスカート部をレーサーと同じようにカットすれば軽くできるはずだ。こう考えた井口

GS550の後、ウルフ90、RG250Eと乗り、現在の愛車はDR250S。去年購入して、走行距離は約4000km。

さんは、コンピュータで計算し、市販車のピストンでも、全周にわたってスカート部がなくても、強度、剛性面で問題ないという確証を得る。
「でも、すんなりいかなかったんですよ。生産性の点でクレームがつきましてね。ラインでピストンを加工して、次の工程に送っていくのに、スカート部が大きくカットしてあるために、それまでのピストンのようにうまい具合にコロコロと転がっていかないからダメだっていわれて…」
だが、そんなことで折れるわけにはいかず、工場のラインを見に行き、ここをこう変えれば支障はなくなるはずだと説得、どうしても造らせてほしいと粘りに粘って、ようやくOKを得る。
「ピストンだけではなく、コンロッドを小さくしたし、クランクも軽くしましたが、ピストンがいちばん大きいんですよ。ピストンというのは、ケースの強度やフレームの強度なども支配する源なれないものを造るためにやっているのだから。
「エンジンの中でグチャグチャになったピストンの破片を集めてみて、どこに問題があるのかわかるときもあるし、わからんときもありました。で、わからんときは、あるピストンメーカーにピストン博士と呼ばれている人がいて、よくその人に教えてもらいに行きましたよ。長野県の上田市まで、一度東京に出て、それから信越線に乗って。あのころ、金曜日のテストでよく壊れましてね、魔の金曜日という感じでした」

300km／hにも挑戦したい

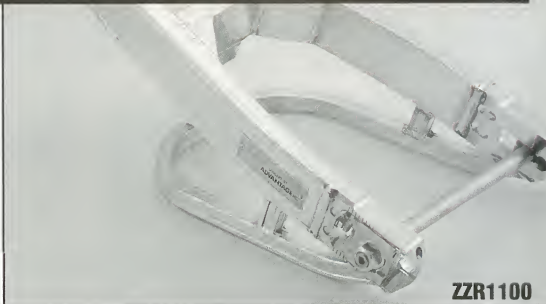
GSX-R750の後は、同じ油冷のGSX-R1100のエンジンを設計し、水冷のR750／1100、RF900／600Rも手がける。そしてGSX400インパルスで開発責任者となり、GSF1200／750／600、デスペラードでもプロジェクトリーダーを務めた。
ハイパワー化していくことは可能です」
今後も技術者として、トップレベルのバイクを造り続けていきたいし、また一方で、できるはずがないと思われているようなバイクを造るのが夢である。市販車には実にさまざまな規制があるわけだが、それらをクリアしながら、価格のことも考えながら、挑戦し続けていきたいという。
「最近、ホンダさんが300km／h出るモデルを出しましたが、例えば、そういうものに挑戦してみたいという気持ちも、技術者としてはありますし…。技術的に高いレベルのもので、高いレベルでありながら、安全性の面では空気みたいな、ことさらこれが安全なんだよって謳うんじゃなくて、乗っている人にわからなくて、乗ってても気がつかないんだけれど、乗る人のための安全をちゃんと確保しているというバイクを造りたいですよね」
年をとったときに、奥さんとふたりで1～2週

●井口寛則　1953年岐阜県生まれ
スズキ　二輪設計部　第四グループ　課長
'78年、スズキ入社
約4年間、技術計算の仕事に従事した後、設計部に配属され
初代GSX-R750の並列4気筒エンジン設計を担当し
その後も、油冷、水冷の大排気量4気筒エンジン開発に携わる
GSX400インパルス、デスペラードの開発責任者であり
TL1000Sのエンジン開発にも関与している
今後は、レース部門のグループ長として、来シーズンから
世界ロードレースGPを回ることになっている

技術者の横顔

インタビュー・まとめ：野口眞一

んです。例えば、ピストンを10%重くすれば、ケースやフレームなど、他の部分の強度や剛性も相応に上げなければいけない。そうするとオートバイが全体的に重くなってしまいますからね」
問題は他にもあった。壊れることだ。それで、細かい部分を何度も造り直した。壊して、どの部分に原因があるのかを調べ、軽くてしかも壊れないものにしていく作業が繰り返された。
「上からはまず壊してみろって言われました。耐久テストやっても、壊れないようなものを造ると怒られました。お前、カベの向こう側へ行ってみろって。要するに、一度壊してみればどこが弱いのかわかりますが、壊れないとそれがわからないからなんですよ。で、ムダな肉を付けてしまう。だからピストンだけじゃなく、いろんなものを壊し続けたんですけどね」
開発段階ではいくら壊してもいい。完成車で壊
「やはり私にとってR750が最も印象に残るモデルですが、RF900Rのエンジンもいいエンジンだと思いますし、GSF1200もいい車ができたなと思います。私も竜洋のコースでよく試乗するんですが、GSF1200に乗ったとき、フロントがボンボン浮いちゃって、いや～、すごいなあって思いましたよ、我ながら」
4～5年前に設計から実験に移り、このところは実験のマネージメントの仕事をしてきている。つまり現場の仕事から離れているわけだ。が、エンジニアとしての情熱に衰えはない。
「今のバイクは確かに高性能ですが、まだまだやることはありますよ。メカロスだって減らす余地はありますし、同じ馬力でもより軽くすれば実車性能は上がるわけだし、Cdaを小さくしても同じことです。エンジン自体でも、そんなに大きなパワーが必要かどうかを別にすれば、もっともっと
間のツーリングに出かけるのに最適なバイクを造りたいという思いもある。ヨーロッパでのテストで、イギリス人の老夫婦2組がタンデムで同じ宿に来たのを見ていいなあと思ったからだ。
しかし、取材の前日に辞令があり、井口さんはこの秋からレースグループの長の任に就き、来年から世界GPを回ることになっている。
「レースはスズキにとって大事だし、これは大役です。でも、またいつかは市販車の開発に戻ってくると思うんですよ。そしたら、そのときにはそういうバイクをぜひ造りたいですね」
穏やかな語り口で、表情も温厚、人当たりのいい井口さんだが、不言実行タイプで、胸に秘める思いは人一倍とみた。だから、レースのことについても、簡単に、頑張ります、きっと勝ちます、などとは言わない。でも、だからこそ、来シーズンのGPレースでのスズキに注目、である。

FOREVER DREAMS

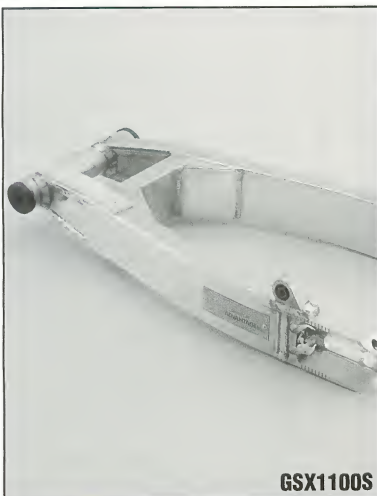
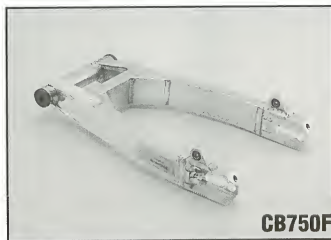
GSX1100S

ZZR1100

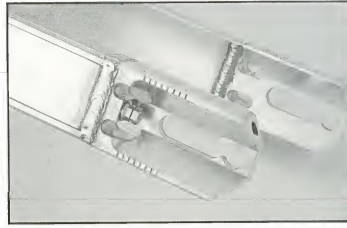
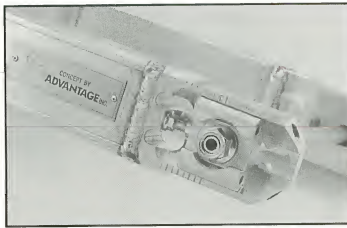
GSX1100S

ADVANTAGE WORKS TYPE SWINGARM (7N01／構造変更対応)

目の字断面　TYPE=A ……………………… SIZE　80mm×32mm　4.0T
　　　　　　TYPE=B ……………………… SIZE　70mm×32mm　3.0T

車種	GSX1100S／400S　GS750／1000 Z1／2　Z1R　Z1000Mk2 Z1000／1100J／R　Z400FX ZRX　ZEPHYR　CB750／1100FR CB1000SF　XJR1200／R	GPZ1100　ZZR1100 GPZ900R　GSF1200 RF900　GSXR750-HJKLMWT GSXR1100-JKLMNW FZ750　OW01　RZV500 TRX850　CBR1000	DUCATI400／900SS M900　851　888SP5 HARLEY DAVIDSON XLH1200／883
基本価格 スタビライザー アルマイト	¥130.000 ¥25.000 ¥20.000	¥150.000 ¥25.000 ¥20.000	¥160.000 ¥25.000 ¥20.000

バフ仕上は基本KITになっています。　アルマイトは基本はブラックですが、その他もできます。
チェーンケース取り付け¥10.000　A・Bタイプともフルオーダー可（価格は同じ）

CB750F

GSX1100S

ADVANTAGE REV フルリミッターカット

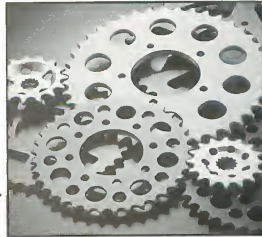
車種	価格	車種	価格
GSXR750T('96) GSXR750('94～95)('90～93) RG250Γ('96)('90～95) RF900R('96) INPULSE400('94～) RF400RV('94～) RF400R('94) GSXR400('90) GSX400F('90) BANDIT400V BANDIT400 BANDIT250V('95～)	¥7.800	V-max(国内仕様) TRX850 TDM850 XJR1200／1200R XJR400／400S(～'94) 400R('95) YZF750SP('93～) GPZ1100('95)	¥9.600
		GPZ900R('A7～) ZEPHYR1100 ZZR400	¥7.800
		ZRX400 ZEPHYR400χ	¥6.800
GSF1200／750 GSX1100S(国内仕様)	¥6.800	CB1000SF／T2 CB400SF-VerR	¥7.800
		CB400SF-TYPE-S CBR400RR	¥6.800

レース専用部品につき、一般公道では使用できません。

オフセットスプロケット

車種	T数及びサイズ	オフセット量
KATANA／GS系、GSXR系	630 15T・530 16～18T	630 7mm・5mm
KATANA／GS系	520 16T	12mm
KATANA／GS系	530 16T	13mm
Z1／2 Mk2 Z400FX ZEPHYR400系	525 16～18T・520 16～18T	530・525・520 7mm
CB1100F	520 16～17T・525 16～17T	6mm
Z1000J／R／Z1100R GPZ900R	530 16T・525 16T	5mm・10mm

各¥15,000

■アドバンテージAFAMワンオフオフセットリアスプロケット
¥10,000～18,000
デザイン&マテリアル等が選べます。

MOTOR SPORT SYSTEM
ADVANTAGE

モータースポーツシステム
株式会社　アドバンテージ
〒660 兵庫県尼崎市昭和通9丁目324番地
TEL06(412)6145～6　FAX06(418)8046
OPEN AM10:00～PM5:30 日曜、祝・祭日、第2・4土曜定休

MAIL ORDER SYSTEM　メイルオーダーシステム

上記掲載商品は全国どこへでも発送いたします。ご注文の際は、お電話にて在庫の有無をお確かめの上、ご希望の商品名、カラー、年式、住所、氏名、電話番号を明記し、現金書留にてお申し込み下さい。
なお、商品価格には消費税3%は含まれておりませんので、商品代金＋消費税＋送料800円の合計をお送り下さい(30,000円以上は送料サービスとさせて頂きます)。また、クレジット及び代引、コレクトサービスを行っております。
24回まで金利0%のクレジットもございます。

SR リアディスクブレーキキット

定価158,000円

SPEC

ロッキード2potキャリパー
ブレンボマスターシリンダ
EARL'Sブレーキホース
AKRONTリム 2.50×18
TDRハブ加工
アルミ削出キャリパーステー、カラー

*SR*フロント＋リア
ディスクブレーキ仕様車
■前後ロッキード仕様車 ￥691,000
■前ブレンボ後ロッキード仕様車 ￥673,000
（上記定価車両価格含）

U-MAG ￥14,000

●燃費飛躍的アップ
●馬力向上
●排気ガスクリーン化
●カーボン発生激減
●オイル劣化防止

超高精度 テーパー・ローラー・ベアリング

定価各￥6,000

#	対象車種
SSH200	**HONDA**：NSR50/80, NS-1, M8X50-80, XL50/80/125, XR80, MTX80, C850/J, ST50/70, K1-K4, M8-5, CT70(76-82), CBX250F, Z50A/ZL, C8125J, CM250, C8125S, CT110, CG125, XL125S(79-85), M8X125, XR200(80-83)
SSH500	**HONDA**：ATC200X/250R, TLM200R, TLR250F, XL500S, TLM200R, CBX550F, XR400/500
SSH750	**HONDA**：VTR250(88), MVX250, REBEL, CBX250RS, G8250/400/500, C8350/750, FT400/500, VF400F, C8X400F, VT500/700, VT250F, CM400A/C/E/T(79-81), C8750K, VFR750(83), GL1000(75-76), CB750K2
SSH901	**HONDA**：CB750KZ/FZ, C8X/Z1100, C8900FZ, GL1000(77-79), GL1000K3/Z **KAWASAKI**：KX250H1/H2/F1/G1, KDX200SR, KDX200C1-C3/A1-A3, KX125H1/H2, KX125F1/G1 **SUZUKI**：GN250E, DR250, RG250Γ, RGV250Γ, GSX400, GSXR400F, DR350(90-91), GS550, G5550, GS650G(82), GS500EK/EL/EM(89-91), DR750, GSXR750, GS750, GSX750, VS750G, GSX1100EE/ESF/EFF/EF(84), GSXR1100G-M, GSX1100FJ/FK/FL, GS1100, GV1200G(85-86), VS1400(84-91), GV1400G(86-89) **YAMAHA**：YZ250D-T(77-87), FZR400, XT600, TZ250F/G/H/J(79-82), FZX750, XV700/750VIRAGO, XS750, FZ750, FZR750R, FZR1000, FJ1200, V-MAX, XV1100VIRAGO, XVZ1300 VENTURE, FJ1100, XJR1200
SSH902	**HONDA**：XL200R(83-84), XR200R(81-88), XR200RZ/RF/RC/RH/RJ/RK, XR350RD/RE/RF/RG/RH/R/J/RK, XL/XR350R(83-85), XL600(83-86), XR600RE/RF/RG/RH/RJ/RK, XL600VH(TRANSALP), XL600RD/LD, XR600R(85-89), XL600RC/RF(85), C8750L(79), CB750K(79), C8750F(79), VX800L/M(90-91), C8X1000(79)
SSH902R	**HONDA**：NX250J, XRV650 AFRICAN TWIN, NX650J/K DOMINATOR, XLV750RF(85), XRV750 AFRICAN TWIN
SSH903	**HONDA**：VFR250(89-91),CRM450C,NTV650J,CX400/500(82),C8R400RR, C8750A, C8750FA/F8/FC/ F2C, VF750FD, VF750S(82-83), VF750SC/SD/CC/FD, C8900FA/F8 /F2C, C8X1000B/C, GL1100D/AD, GL1100R8/RC, GL1100A/LA/DA /C/IC/DC/AC, GL1200L/1(84-87)
SSH903R	**HONDA**：NSR, CBR250R/RR, NS250, C8R400F, VF500FE/FF, VF500C(84-85), VFR400Z/G, N5400RF/RG(85-86), CBR400R, VF750FE/F2E/(8OLDOR), VFR750FC, C8X750FE, VT1100C (85), C8750SC(84-85), YF1100C(84-86), VF1000FE/FF/F2F (85), NX650, CBR600F(87-90), VFR750F/F2(82-87), C8R1000F(87-91)
SSK100	**KAWASAKI**：GPZ250R, Z250FT, GPX250R, KZ400, KZ250A, KH250A5, KH500H1-H2/S1/S2, KZ400D1-D4/81/82/A1/A2, Z400FX, KH400A3-A5, KZ400S/S2/S3(75/77)
SSK400	**KAWASAKI**：ELIMINATOR250, GPZ500S, KZ750G1, KZ65081-83, Z750FX1-3, KZ750H1-H4, Z1-R, KH750E1-E3, KZ900A4/B1, KZ1000B/G1/D/A, Z750/900/1000, Z-1, Z-2
SSK901	**KAWASAKI**：KZ1000E1/E2(79-80), KZ130082, KZ1300 A1-A4(79-82), ZN1300A1-A6
SSK902	**KAWASAKI**：KL250D2-D8, KLR250, ZEPHYR400, Z550GP, GPZ550, KLR650, GPZ600R, GPX600R, ZZR600, GPZ750R, Z750GP,Z750GP, ZEPHYR750, GPZ750R, GPZ750F, ZXR750, GPZ750TUR8O, GPX750R, GPZ900R, ELIMINATOR900, Z1100J/J2, ELIMINATOR1000, KZ1000 P1-P10, KZ1100D1/D2/B1/82/A1-A3, GPZ1100A/S, 1000GTR, GPZ1100F, GPZ1000RX, VN150081-85/A1-A5, ZX10
SSS250	**SUZUKI**：RM100A/8/C, GSX250, TS250/400, RM125/200 A/8/C(75-78), RM250, G5250FW, GT250A/8(76-77), RM400C(78), GT380K-8, GT380K-B(73-77), GT500A/8(76-77), GS400/750, GT550J, GT550J-8(72-77), GT750(72-73), GS750B/C/EC/N(72-79), GS750EN/LN/LT(79-80)
SSY080	**YAMAHA**：YSR50/80, DT50/80/125/400, RD80LC/MX, YZ250A-C, TT250/500, YZ80/125/250/400, XT125J(82), XT250K/KC(83.), XT250W(89), SR400/500, TW200(87-91), XT200J/K/KC, SEROW225
SSY125	**YAMAHA**：TZR125/250, TX250, FZ250R, RZ125/250/350RR, XJ400(80-85), SDR200, SRX250, VIRAGO400, R1-Z, RD250, RD1258/C/LC, RD250, YB125E/F, XV250U-W(89), XJ600
SSY500	**YAMAHA**：SRX400/600, FZ400R, XJ650LH, XZ550RJ/RK, XJ650LT/LK(82-83), XJ650RJ, XS400, XJ750, TX500/650/750, XT750/1000
SSY600	**YAMAHA**：DT125R, DT200
SSW055	**BMW**：All Models(55-68)
SSW901	**BMW**：All Models(69-92)

SR & *Single* クリニック実施中

28項目チェック！ いつでも無料で診察します

●エンジンのかかりが悪くないですか？●ハンドルがぶれませんか？●何か音が大きくなっていませんか？
●ブレーキに不満はありませんか？●キャブレタのセッティングはベストですか？

新車なのに、いまひとつ調子がよくないことがあります。6,000km、12,000kmと走ればハンドリングやタペット音など、何か気になるところが出てくるはずです。OMCがあなたのオートバイを28項目にわたってチェックし、無料でカルテを作成いたします。お気軽にご来店ください。

AKRONT Aluminium Rims

"S"タイプリム

一般にH型と呼ばれるリム。伝統的なプロフィールはそのままに、その品質と外観により、すべてのクラシックモーターサイクルにとって欠くことのできないリムです。

"TR"タイプリム

最も多用途で、丈夫なリム。日本ではE型と呼ばれています。サイズの豊富さにより、トライアル車からハーレー・カスタムモデルまで、さまざまなモーターサイクルに適合します。

アクロン・アルミリム価格表

タイプ	径	幅	スポーク数	￥
S	18	1.60	36	14,000
S	18	1.85	36	17,500
S	18	2.15	36	18,500
S	18	3.00	36	27,500
TR	18	1.85	36	16,500
TR	18	1.85	36	17,500
TR	18	2.15	36	19,500
TR	18	2.50	40	19,500
TR	18	3.00	36	26,500
TR	18	3.00	40	26,500
TR	18	3.50	36	29,500
TR	18	3.50	40	29,500
TR	18	4.25	36	36,500
TR	17	2.50	36	18,500
TR	17	3.00	36	25,500
TR	17	3.50	36	36,500
TR	17	4.25	36	35,500
TR	17	5.00	36	42,500

Super Thunder

スーパーサンダー
レーシング
イグニションコイル

Producted by
BRONZ'DiX UNITED

ノーマルイグナイターで最大の点火能力を発揮する専用設計。ノーマルより30%以上の点火能力をもつレーシングイグニションコイルです。このコイルの装着により、キャブレタのジェットは数段大きなものがセット可能。パワー、トルクも4〜6馬力アップします。

■SR400,500専用／年式別 ￥24,000
■XJR1200専用 ￥58,000
■V-MAX専用 ￥65,000

QwikSilver II

RacingCarburetor

米クイックシルバーII社製。
ニードルのみによってセッティングを行なう特殊機構採用の、高性能フラットバルブタイプレーシングキャブレタです。
日本製フラットスライドバルブキャブレタとは明らかに異なるパワーフィーリングを得ることができます。

■シングル用36Φ〜42Φ ￥ask

Jagg Oil Cooler

米ジャガーセールス社製
オイルクーラー、
"Jagg"(ジャグ)。
メインコアだけでなく、上部と下部にオイル溜まりをもち、冷却効率が大きく、デザインも優れています。
SR用フィッティングおよびオイルホースのコンプリートキットで販売いたします。
価格はお問い合わせください。

OMCはお客様をサポートします。

シングルの診断、チューニング、セッティング、メンテナンス

RESEARCH, DEVELOPMENT and ART

〒158 東京都世田谷区尾山台2-29-20
朝日ラ・パリオ尾山台1F
営業時間 10時〜20時、月曜祝祭日定休
TEL:03-3705-1031/FAX:03-3705-1034
フリーダイヤル **0120-24-1031**

究極のパーツカタログ SR Book Vol.5

12月上旬発売予定
巻頭カスタムSR写真集
A4／約250頁
定価￥3,600（税込）／送料￥800

予約受付開始！ 11月30日締切

●予約特典：11月末日までに代金￥3,600を現金書留でお送りください。刊行後、送料無料でお送りいたします。
●送り先：〒158 東京都世田谷区尾山台2-29-20 リンドバーグ内『*SR*ブック予約係』宛 TEL:03-3705-2021

SRエンスージアスト募集。22〜40歳／整備経験者・2級整備士優遇／10時〜20時／月曜祝祭日定休 お電話ください。オレンジブルバード TEL:03-3705-1031

DYNOJET®

DYNOJET® ダイノマシン

ダイノマシン

本体価格**¥1,850,000**

ダイノジェット・ダイノマシンは単なる馬力測定ではなく、トルクも同時に測定可能。各種テストをその場で行うことができるので、キャブセッティングをはじめ、マシンのセッティングを短時間でBESTにもっていけるのです。同一条件下で豊富なデータを得ることができるので、貴社の技術の蓄積に、大いに役立つ機械なのです。

取扱店 ●ケイコンシューマーサービス ●ブルーライトニング ●モトリベルティ

コンパクトな埋込型ダイノマシン
ピットダイノ

本体価格**¥1,650,000**

ピット埋込型のため、スペースを有効に活用できる新しいコンパクト・ダイノマシン。
1100×1000×470㎜のピットサイズで設置可能です。もちろん、ダイノマシン同様一軸式なのでタイヤの踊りもなく、正確なデーター収集が可能。MAX25,000rpm/500ps/330kmという高い基本性能も共通です。

※最近、商品名までにせた類似品が出現しております。どうぞご注意下さい。

正規ダイノマシン設置ショップリスト

1996,9.現在

お近くのダイノショップでダイノマシンを体験して下さい。

★印のショップは一般測定を行っていません。

北海道地区

北海道
二輪研究所 TEL0155-58-2305
TAKASAKI TEL0166-35-7906
ツーリング商会 TEL011-683-9960

東北地区

秋田
YSP秋田中央/モトワークス TEL.0188-32-4426
モト・グリフィン TEL.0183-78-8198
佐藤モーターサイクル TEL.0188-24-0254
宮城
ドリームクラフト TEL.022-218-9548

中部・北陸地区

石川
MSS ウィズ TEL0767-52-5333
山梨
モリ・プロジェクト TEL0555-65-6811
長野
SPワラウマ TEL0269-26-7160
堀越サイクルセンター TEL0265-72-3716

中国地区

岡山
モト ジャンキー TEL086-244-1373
MECCANICA メカニカ TEL086-455-0620
島根
Side-B TEL0853-22-0408
モトガイズ TEL08548-2-6767
広島
SBS尾道 TEL0848-22-2646
SPEC TEL082-875-7411
45ディグリー TEL082-844-7845
デスモ TEL082-253-0222
ナンカイ部品広島テクニカルセンター TEL082-296-9300
ウッドストック TEL0829-56-4307
山口
オートショップ ヨシオカ TEL0835-38-0151
YSP徳山/ヤマモトモータース TEL0834-26-0122

関東地区

群馬
Moto ParK TEL.0276-62-4490
ビーワイズ TEL.0273-28-1740
ef sports TEL.0277-73-7819
オメガポイント TEL.0270-21-0778
T-クラフト TEL.028-621-5500
栃木
i-FACTORY TEL.0285-25-0508
鈴木モータース TEL.0286-34-8198
茨城
WINDWARDS TEL.029-241-3191
ZAPPER TEL.029-248-1405
千葉
U GEAR TEL.0473-61-1051
バイクヤード ブルン TEL.043-287-4189
エムエスセーリング TEL.0473-79-6034
ガレージ ツバサ TEL.04709-3-7819
オートウィンズ TEL.0475-72-7001
袖ケ浦ホンダ TEL.0438-62-0082
埼玉
M FACTORY TEL.0489-87-0940
チャウチャウ TEL.048-265-6662
CLU81.2 TEL.048-255-9289
★リブラ プロ
エンデュランス TEL.0492-22-7770
ガレージ クニマサ TEL.0277-26-7986
東京
月木レーシング東京テクニカルセンター TEL.03-5616-3626
パワーハウスモータークラブ TEL.03-3445-9888
SUNDANCE TEL.03-3455-7720
ブレイントラスト TEL.03-3707-6730
ブルーライトニング TEL.03-3763-5437
★城北ホンダ Jha
ドクター須田 TEL.0427-96-4121
POWER company TEL.0427-95-9850
GP craft TEL.0425-64-8051
★東京工科専門学校
神奈川
OZAWA R&D TEL.044-599-5458
ESPER TEL.044-422-5066
モリヤマエンジニアリング TEL.045-821-3403
ラフ&ロード TEL.045-851-8700
Grease Monkey TEL.045-366-6551
コルセ TEL.0463-54-4425
ユーメディア 湘南 TEL.0467-83-9000
オートショップ イサム TEL.0468-49-5145

九州地区

大分
テクニカルプロショップ単車屋 TEL.0977-67-5738
福岡
KEINZ TEL.092-641-0836
オメガ TEL.093-961-2544
マルホランドラン TEL.092-322-3835
佐賀
TOKU&GREAT WORK TEL.0952-98-0988
長崎
ギャロップ TEL.0957-28-6135
オートハウス アツ TEL.0958-48-5266
鹿児島
バイクハウス TEL.0992-55-2313

沖縄地区

沖縄
パワーガレージリザルト
TEL.098-895-7527
沖縄サンジョウ
TEL.098-939-1349

東海地区

静岡
★(株)サクラ工業
★タイラレーシング
エヌ アール エス TEL.0538-66-8095
MAX SPEED TEL.0559-26-8550
岐阜
バイクガレージ ミト TEL.0574-62-4422
モトイタリア ミマサカ TEL.0586-81-0151
愛知 TEL.0532-31-6092
ライダーズエージェント オオツカ TEL.052-806-5522
MOTO PLAN
三重
★モリワキエンジニアリング
リアルバランス TEL.0593-70-1646
★(有)マルチレーシング

近畿地区

京都
カスノモーターサイクル TEL075-622-0225
HPサービスヨシダ TEL030-719-3194
奈良
シマエンタープライズ TEL0742-34-9588
大阪
WELLINGTON TEL0720-38-3345
テクノワークス TEL0726-24-9080
★日本ビート工業
ミスター・ヒロ TEL0723-36-1550
クリッピングポイント TEL0729-38-0258
ベビーフェイス TEL0721-24-8882
★キムラレーシングサービス
P'S SUPPLY TEL0724-53-1610
ムロ.プロジェクト TEL0724-66-6657
★テックサーフ
★C.Fポッシュ
モトリベルティ TEL06-576-0277
兵庫
フルバンク TEL0794-26-3280

四国地区

香川
バイクショップホリケ TEL.0877-62-2229
トレッセル TEL.0878-21-8473
高知
ヤマサキモーターサイクル TEL.0888-33-5511
愛媛
マルカワ レーシング TEL.0894-22-0830
オートショップ フジタ TEL.0897-33-3879

スタッフ募集！ 要免許

営業／数名　メカニック／数名
大阪近郊より通勤可能な方希望。
遠方の場合、寮有り。詳細は☎にて。

MOTO LIBERTY

モトリベルティ
TEL 06-576-0277

〒552 大阪市港区田中1-15-1/火曜日定休日
FAX 06-576-0288
U.S.A DALLAS SHOP 214-242-6440

サービス工場
地下鉄 朝潮橋
至ハーバービレッジ

New Products & Processe

What's New?

日独交通安全フォーラム開催

BMWジャパンは、11月20日に東京港区の機械産業記念館において、第6回〝日独交通安全フォーラム〟を開催する。ドイツのドライビングインストラクターズ連盟理事長であるゲッパード・L.ハイラー氏を招き、21世紀の日本における高速道路の高速走行と安全をテーマに、高速走行先進国ドイツのアウトバーンでの実態、両国の未来の展望や問題点を日独の交通専門家を交えて討論する。このフォーラムには、専門家など関係者180名を招待するほか、30名の一般参加者を募集しているので、希望者はハガキに、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、〒160 東京都新宿区四谷4-28 YKBエンサインビル 11F 井之上パブリック・リレーションズ内〝日独交通安全フォーラム〟事務局 ☎03-5269-2301まで。締め切りは11月10日（消印有効)。

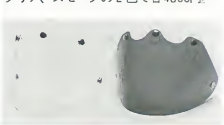
クラシック&カスタムMCフェア'97

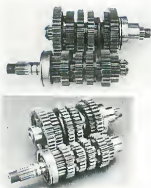
来年の1月11・12日に、東京・有明の東京ビッグサイトにおいて、恒例のクラシック&カスタムモーターサイクルフェアが開催される。広範な分野のオートバイはもちろん、パーツ、用品や書籍などの展示販売が行われるほか、メグロ展をはじめ、カスタム・レストア車のコンクールも同時に開かれる。入場料は、前売り：1800円、当日：2000円(同時開催のノスタルジックカーフェアとの共通割引券もある)。また出展も募集中で、カーペット付きの3スペースが、7.2×3.6m：28万円、3.6×3.6m：26万円、7.2×3.6m：36万円。車両のみ：3万5000円。パーツ販売のみ2.7×2.7m：8万円だ。出展締め切りは11月31日。問い合わせは、〒105 東京都港区新橋6-5-4 DIK-613 クラシックモーターサイクルフェア実行委員会事務局 ☎03-5473-7356へ。

アライのF-1スタイル2輪用ヘルメット

アライ☎048-641-3825から、4輪のF-1レーサー用モデル、GP-3のデザインを踏襲した2輪用フルフェイス、GP-Xが登場。フォーミュラダクトのデザインや3mm厚のシールドとその可動部はF-1用そのままであり、レプリカ製作のベースとしても最適。もちろん上記のベンチレーションを含み、2輪用としての機能も持ち合わせている。なお、このモデルは限定された代理店での販売となるので、詳しくは問い合わせを。塗装は、白、黒、グレーメタリック。55-56、57-58、59-60、61-62cmの4サイズで、各3万円。

ジェットヘル用コンペシールド

ショウエイ☎03-5688-5185が、スタンダード・ジェットヘルメット用のシールド〝C-31コンペシールド〟を発売した。3次曲面加工が施されたシールドは、2mmの硬質ポリカーボネイト製で、たわみや衝撃、傷に強く、高速走行時の形状安定に優れるという。また取り付けやすいよう上部は波形に加工される。適応機種は、SR-フリーダム、SR-ナックル、ニューSR-X7となっているが、5ホックで位置が合えば、他機種にも使用できる。クリア、スモークの2色で各4800円。

2ショップからGPZ用クロスミッション

チームアダチ☎06-841-9586と、ベンスケ☎0729-53-1555から、GPZ900R用クロスミッションが登場。それぞれ、STDの①2.800〜⑥1.036に対して、①2.294〜⑥1.292と34%クロスし、中間ギア比および18万5000円の価格も同一。10月号で紹介した日本ビート工業☎0722-57-7600の製品(①2.647〜⑥1.292で24%クロス。オプションのギアで上記2社と同一レシオにもできる)も含めて、ニンジャ用クロスミッションは大人気だ。

916ビポストベースのモノポスト完成車

グリースモンキー☎045-366-5551が、同社自身がストラーダとSPを比較テストした結果、さらに楽しめる仕様として製作したという、'96年型916ビポストの1人乗り仕様を発売した。伊・カーボンドリーム社のドライカーボン製シングルシート（SP同様のゼッケンプレート形状にカーボン地を残す）を装着するほか、オプションとして、フロントフェンダー、ラジエターパネルなど多数も用意される。限定10台で、価格は割安の225万円。

オーヴァーのYZF600用スペシャルパーツ

オーヴァーレーシング☎0593-79-0037から、YZF600用EX.システム、USAタイプ3が登場。ステンレスエキパイとカーボンマフラーを組み合わせ、JMCA認定で10万円。ほかに、YZF1000Rと共用のバックステップ：6万円、レース用マフラー：11万円もある。またTW200用のEX.システム：5万円や、SR用ピチューボリアショック：5万円〜、スイングアーム：9万8000円など多数が発売されている。

ミドルネイキッド改XJR600R2登場

ミハラスペシャリティ☎0462-32-6666から、〝XJR600R2〟が発表された。XJR400R2にディバージョン600のクランクシャフト、CBX550用ピストンを移植し、399ccの排気量を、ボア：55→59.2mm、ストローク：42→55.7mmの613ccとしている。キャブレターはTMR34のファンネル仕様で、EX.システムはステンレスエキパイとカーボンサイレンサーの4-2-1。チューンアップの詳細は問い合わせを。

ライディングハウスのTRX850用新製品

ライディングハウス☎0720-21-1101の国産車専門ブランド〝パンツァー〟から、TRX850用スリップオン・カーボンケブラーサイレンサー：8万9000円と、ステンエキパイ+カーボンケブラーサイレンサーのEX.システム：12万3000円が登場。2種ともサイレンサーはφ110mm。また、FRPとカーボンの外装パーツもラインアップされ、それぞれ、アッパーカウル：5万5000円／7万5000円、シングルシート：6万5000円／8万5000円、アンダーカウル：3万9000円／5万9000円。カーボン前後フェンダー：各2万7000円。カーボンスプロケットカバー：1万3000円。ステップキット：5万9000円。

デスペラード用スーパートラップ

NRS☎0538-66-8095が、デスペラード用スリップオン・スーパートラップサイレンサーを発売した。ステンレスの2本出しで排気音量は94dB。5万8000円。これ以外にも、同じくスリップオンのスラッシュカットマフラーシングルタイプ1/2、同デュアルメガホンタイプがある。3タイプともステンレス製で、排気音量は同じく94dB。2万8000円。また10月号で紹介したコレダ50用パーツにダウンチャンバー：2万2000円が加わった。同店では通信販売も行っている。

スーパーコンバットの新型ツーテール

SP忠男☎03-3845-2010のスーパーコンバットツーテールに、ZRX400／IIと'93年以降のZZ-R400用が加わった。ともに4-1-2で、ステンレスエキパイ(φ35mm)と独自のフィラメントワインディング製法のカーボンサイレンサー(φ108mm)を組み合わせる。全域でパワーアップが期待できるという。装着時のフィルター、オイル交換が可能で、JMCA認定。ZZ-R400用はセンタースタンドが装着できる。価格はともに13万8000円。

RC45レース用2本出しチタンカーボンEX.

モリワキエンジニアリング☎0593-82-4500がRC45のレース専用EX.システムを製作。前後バンクのエキパイとテールパイプはチタンで、サイレンサーはカーボンだが、練習用としてステンレスのリアバンク用エキパイも付属。取り付けバンド、チャンバースプリング付きで19万5000円だが、マウスピースなどはHRC製を使う。またモンキーの60mmロングアルミスイングアーム：3万3000円やオイルキャッチタンク：1万5000円、CB400SF用の6段階可変ステップキット（タンデムステップ使用可 4万8000円）も発売中。

ファナティックのZ用バックステップ

アクティブ☎05617-2-7011のビッグバイク専門ブランド〝ファナティック〟によるバックステップキット2種が登場。Z1000MKIIまで用（50〜60mm高く、140〜150mm後方・可変式：写真）は、リアディスクブレーキに対応し、ブレンボのマスターシリンダー付きで7万2000円。Z1000J／R用（77〜88mm高く、195〜205mm後方）は、油圧ストップランプスイッチ付きで6万円。

ミクニレーシングニンジャパーツ2種

ミクニレーシングデベロップメント☎0736-25-0250から、GPZ900R（A7〜）用フロントフォーク・プリロードアジャスター（写真）とアルミ削り出しのトップブリッジ（〜A6、A7〜）が登場。前者はプリロードを無段階に調節でき、1万3000円。後者はアップハンドル用の左右クランプ（別体式）、アルミ製センターナット付きで2万8000円。

ローソン仕様のスペシャルアーム

エージェー☎0463-92-3793が、AMAスーパーバイクを走ったローソンの'81〜82年ワークスZを彷彿とさせる、Z1、KZ1000J用のS1タイプ・レプリカスイングアームを発売した。素材はもちろんアルミで、ていねいな組み立てで剛性を確保しているという。キャッチタンク、ブリーザー取り出し口を備え、機能も充分。フィッティング部品付きで19万8000円。

アウターがケブラーのブレーキホース

アクセスジャパン☎0182-33-8007は、グッドリッヂ・アールテックケブラー製ブレーキホースを発売した。テフロンのインナーをケブラーで覆い、ステンメッシュと同性能ながら重量は半分という。青、赤、黒、クリア（バンジョーは、赤、黒）。フロント用：1万9800円、リア用：9800円。特注もできる。

初のスーパースポーツにアルミタンクを

ビーター☎0550-82-3903が日本スーパースポーツのルーツといえるCB92用のアルミタンクを製作。STDのラバーが装着でき、タンクキャップ付き。GB250などのカスタムにも使える。13万5000円。またホンダのクラシックシリーズには、CR72、CR93用があり、各12万3000円。他に、15ℓのスポーツスター用：12万3000円やZ1／Z2用：12万8000円などがある。

'96カワサキZX-7RR用スペシャルスクリーン

3次曲面加工の高品質スクリーンで知られる専門メーカーのスクリーンクラフト☎045-591-7388から、新型ZX-7RR用スクリーンが発売された。歪みのない一級の視界が自慢という。クリアが1万8000円で、まぶしさを和らげる淡い色調のコンペブルー仕様は1万8500円。

アクセルとクラッチのワイア製作キット

スープアップ☎045-431-6670が、カスタム、レストアに便利なワイア自作キット〝ワイアアップ〟を発売した。専用工具と多くの付属品により、アクセルやクラッチワイアが希望どおりに製作できる。ハンドルの変更や、純正部品のない旧車にはうってつけだ。アクセルワイアキット（写真）：3万3000円。クラッチワイアキット：3万4000円。

移動がしやすいオートバイリフト

プロト☎0566-36-0456から、アメリカWMC社製オートバイリフトが登場。最大積載量は450kgで、リフト量は約79cm。全幅を610〜1016mmまで調整でき、ジェットスキーなどにも使える。また車輪付きで、移動も簡単に行える。エア（7kg／cm²以内）と電動（100V）式の2種類があり、29万円と39万円だ。

6店舗のオープンとリニューアルのお知らせ

■東北自動車道、盛岡インターチェンジ近くのオートセンター山口が、BMW正規ディーラーとしての営業を開始した。岩手県盛岡市上厨川字横長根52-35 ☎019-647-6075 9〜19時 月曜定休
■国道12号線と水源池通りとの交差点に位置するホンダ札幌販売が、全国78拠点目のBMW正規ディーラーになった。札幌市白石区本通り7丁目南6-12 ☎011-861-0501 9〜19時 火曜定休
■三重県内に4店舗（松阪、河芸、四日市、桑名）のH-D正規販売店を持つオートレクが、桑名店をストアデザイン化した。三重県三重郡川越町当新田481-1 ☎0593-64-6433 9〜19時 火曜定休
■H-D正規販売店になったケーユーは、都心部に持つ12の営業所の中から国道16号線沿いのライダースショップケーユー相模原店を、ストアデザイン店とした。神奈川県相模原市東淵野辺4-1-22 ☎0427-51-2121 平日は11〜20時 土・日・祝祭日は10〜20時 木曜定休
■オートショップフタバが店舗を改装し、滋賀県初のH-Dストアデザイン店を登場させた。滋賀県彦根市戸賀町174-1 ☎0749-24-5567 9〜19時 水曜定休
■エンフィールドやOV各車の販売を中心としたディライト（三重県鈴鹿市）の東京店、ボーイズカフェがオープン。東京都世田谷区船橋6-5-7 ☎03-3329-7150 10〜20時 月曜・第2火曜定休

求人情報今月は8件

■カロッツェリアジャパン（東京都中央区日本橋浜町1-6-8 ☎03-3863-4333）がサービススタッフを募集中。要自2・普免。30歳くらいまで。担当は湯瀬さん。
■ダイノジェット、ダイノマシーンのモトリベルティ（大阪府大阪市港区田中1-15-1 ☎06-576-0277）がスタッフ（営業／メカニック）を数名募集中。
■カラーズインターナショナル（神奈川県川崎市宮前区潮見台7-26 ☎044-975-6804）がマフラー製作スタッフを募集中。三重県勤務。担当はアラタさん。
■オートセンター城南（東京都品川区二葉3-13-8 ☎03-3784-7341）が男女スタッフ（渉外／メカニック／事務）を募集中。男子は要普免。担当は金森さん。
■エトスデザイン（兵庫県神戸市西区森友4-13 ☎078-928-6644）が男子正社員（トライアル／ロード部門）を募集中。
■ワールドモータース（東京都江戸川区南篠崎4-18-13 ☎03-3670-9404）がフロントスタッフを募集中。20〜28歳の女性歓迎。要普免。詳しくは電話で。
■キッズガレージ（埼玉県浦和市原山2-6-4 ☎048-886-1189）が、新店舗オープンのためスタッフを募集中。
■JBR（日本自動二輪ロードサービス協会。愛知県名古屋市昭和区明月町2-18-1）が契約社員とアルバイトを募集中。要自2・普免。18〜40歳。連絡は、関東支部☎0462-64-6835 担当の榊原さんまで。

米ロックハート社の可愛いビッグバイク

インターナショナルトレーディングムラシマ☎03-3391-6721が、米ロックハート社のバイク小物を発売する。ニンジャシリーズキーホルダー（写真）は、ZX系が8種そろって各950円。ニンジャの置き時計：4000円は3種。またGPライダーの1/12レプリカヘルメット・ダイキャストモデルは、シュワンツ、ドゥーハン、ノリックなど14種があり、各1680円。

フランク・トーマスライディングギア

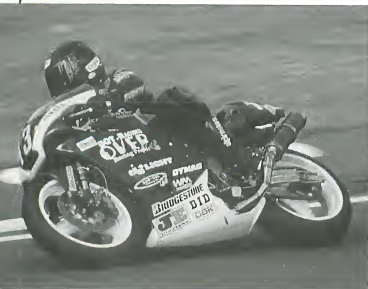
グリップ商事☎03-3380-3001では、英国のウェアメーカー〝フランク・トーマス〟の輸入販売を始めた。ウェアやグローブ、ブーツなど多数がラインアップされており、シックなデザインと優れた機能が特徴だという。同社のカタログは、A4判 カラー12ページで490円。

'96〜97ハリケーンパーツカタログ

ハリケーン☎06-781-8381の'96〜97年版総合カタログ。合法・実用性をコンセプトにした商品群は、国産アメリカン、中型、ミニバイクのアクセサリーなどが中心だが、豊富なスチールハンドル群のページはパイプバー派には非常に有益だ。A4判 250ページで、1000円。

ホンダモンキークラブ

ライダースクラブが編集するエイムックから〝ホンダ・モンキークラブ〟が出た。カスタムモンキーの紹介を筆頭に、メインテナンス、パーツ、歴史等等、モンキーだらけの一冊で、パーツリストも付く。A4変形172ページ 1500円。ライダースクラブ☎03-3708-4421。

箕田貴司、ユーロ・スーパーモノチャンピオンを獲得

苦しかったシーズンの最後に、見事チャンピオンを決めた箕田選手。おめでとうございます。あゆみ夫人、本当によかったですね！

世界ロードレースGPでは、125ccクラスの青木治親が2連覇に王手をかけているが、シングルレーサーの全欧選手権、ヨーロッパ・スーパーモノカップでは、初の日本人チャンピオンが誕生した。オーヴァーレーシングのOV-16に乗る箕田貴司選手が、ポイントランキング2位のアラン・カスカートに最終戦で2ポイントの差をつけて、ついにタイトルを獲得したのだ。

世界スーパーバイク選手権のサポートレースとして開催された'96年度ユーロスーパーモノは、去る10月6日にスペインのアルバセテで行われた最終戦までポイント争いがもつれ込み、全8戦を締めくくる緊迫したレースが展開された。ユーロスーパーモノ全戦を日本で唯一、報道してきたバイク雑誌である本誌読者には、過去7戦のレースを逐一お知らせしてきたが、来月号でお届けする最終戦の模様は、今まで世界中で開催されたシングルレースのどれよりも手に汗握る素晴らしいスリルと興奮に満ちたものだった。この記事を担当している筆者は、コースサイドでレースを見ながら心臓の鼓動が高まるのを抑えられなかったほどだ。

前回のオランダ戦が終了した時点でのポイントランキングは、リーダーが英国のスティーブ・ルース（ハリス・ヤマハ）。これにアラン・カスカート（ドゥカティ）がわずか1ポイント差で肉薄し、次いで5ポイント差で箕田が3位。さらに6ポイント遅れでドイツのエリ・ビンドラム（ワークスMuZ）が4位につけていた。この4人全員にタイトル獲得の可能性がある最終戦は、接近したランキングの中でスタートした。

レースは、序盤に様子をみる慎重な作戦にでた箕田が中盤からスピードアップして5位に上がり、その後上位マシーンの脱落も手伝ってラスト2周には2位につけ、そのままフィニッシュするという息詰まる展開になった。中盤でルースがリタイアし、カスカートが4位でフィニッシュしたことにより、箕田は2位のカスカートに2ポイント差で首位を奪回。見事チャンピオンの座を獲得したのである。

今年のユーロスーパーモノシリーズでは最も長い17周のレースを終えてピットに戻ってきた箕田は、最初自分のフィニッシュ順位がわからず、3位だと思っていた（もし3位ならチャンピオンはカスカートになっていた)。しかし、自分の順位が2位だと知らされ、'96年度のユーロスーパーモノのタイトルを獲得したとわかるとさすがに喜びを隠せず、日本で留守を守るあゆみ夫人に、およそ考えられるかぎり最良の結果を報告するために国際電話のダイアルを回した。

一方、このレースでは4位に終わり、選手権では2ポイント差で箕田に負け、チャンピオンの座を逸したカスカートは、オーストラリアのヴィーツーでチューンアップを受けてはいるものの、基本的には1993年に発売された当時から大きな開発が行われていないドゥカティのパワー不足を嘆きながら、それでも日本の親しい友人であるオーヴァーがタイトル争いに勝ったのは喜ばしいことだと主張した。また、この選手権を第7戦終了時までリードしながらも、エンジントラブルでこのレースのリタイアを余儀なくされたルースは、箕田は中盤戦の不調を克服してよくがんばったと称賛。勝利への意地をみせた日本のライダーをほめ称えた。

箕田とオーヴァーが戦った1年間を振り返ると、このシーズンは決して楽なものではなかったことがわかる。彼らは第1戦のミザノでいきなり優勝し、第2戦のドニントンでは3位に入り幸先のよいスタートを切ったものの、続くホッケンハイムでは11位と調子が出ずじまいだった。その後のモンツァでは4位、ブルノでは2位と復調しかけたが、ブランズハッチでは箕田が鈴鹿4時間耐久で負ったケガのために7位と振るわず、次のアッセンでは1周目に他車の転倒に巻き込まれてリタイアという不運な結果だった。

マシーンに関しても、OV-16のシャシーは3年前に英国のニック・ホプキンスのために造られたときから基本的には大きな発展はなく、エンジンも実戦でいくつかの仕様をトライ＆エラーしながら煮詰めてきたものだ。OV-16にとっては、3年目についにつかんだ勝利である。その創作者であり、今年1年ヨーロッパでメカニック兼チーム監督の激務をこなしてきたオーヴァーのボス、佐藤健正はこの勝利の喜びと満足とで満面に笑みを浮かべながら、来シーズンも再びユーロスーパーモノに参戦する決意を固めていた。

本誌では、次号で最終戦の模様を、また、佐藤監督と箕田選手の談話も近々お届けする予定である。

サンダンスの新計画
サクソンシャシー＋自社製エンジン

英国人シャシースペシャリストのナイジェル・ヒルといえば、サクソン・トライアンフで世界的に有名になったオルターナティブサスペンション、サクストラックシステムの考案者であり、同時にその製作者として知られている。実際には、彼のサクストラックはもう10年以上前からドゥカティやラヴェルダなど、さまざまなエンジンを載せたシャシーに使われていた。また、似たような構造を持つBMWのテレレバーは、サクストラックよりも後に設計されたものだ。

愛国主義者であるナイジェル・ヒルは、英国製のエンジンを搭載するサクソン・トライアンフの創作に大きな情熱を注ぎ、現在ではオリジナルのマシーンを除いて、少なくとも3台のサクソン・トライアンフレーサーが走っている。そのヒルが、今度は大西洋の向こう側のエンジンを使って、まったく新しいサクソン2気筒レーサーを造ることになった。

来日したナイジェル・ヒルさんとサンダンスの柴崎さん。アイビーレーシングの金城さん、グッツィ・スポルトの神宮司さんらと。

とはいっても、そのエンジンはハーレーのスーパーバイクVR1000に使われている、水冷DOHC燃料噴射付きのVツインではない。ハーレーはハーレーでも、空冷プッシュロッドOHVの古典的なVツインだ。ただしそのエンジンは、1994年から3年連続でデイトナのバンク付きサーキットに挑戦し続けている日本のサンダンスが開発した、スーパーXRと呼ばれるスポーツスターベースの1200ccエンジン（1月号参照）である。

サンダンスのボス、柴崎武彦は今年3月にデイトナに3度目の挑戦をした際、スコット・ザンバックが乗ったサクソン・トライアンフを見てそのパフォーマンスに心を動かされたという。そして、シリンダーヘッドを脱着するにもフレームからエンジンを降ろさなければならないなど、整備性に難がある現在の状況を脱すると同時に次期主力マシーンを確保するため、サクソン・ハーレーの採用を決意した。そして、この夏にナイジェル・ヒルを日本に招き、自らのハーレーに対する情熱を伝えた。一方ヒルは、サンダンスのためにハーレーエンジン用としては世界で初めてのサクソンシャシーの製作を引き受けることにしたのである。

しかし、ヒルがこれまで製作したラヴェルダやトライアンフの3気筒用フレームとは違って、ハーレーの場合はエンジンをシャシーのフルストレスメンバーとして使用することはできない。そしてヒルは、従来のサクソンとはまったく違ったアプローチをしなければならないことにすでに気づいている。

「アルミパイプフレームとサクストラックを使うこと以外、フレームの設計に関してはまだ何も決めていない。ハーレーのエンジンの構造は非常に特殊だから、実際に搭載するエンジンを前にするまでは白紙の状態だ。しかし、ミスター柴崎のハーレーに対する情熱は私を感動させた。このプロジェクトは私にとっても新しいチャレンジになるだろう」とヒルは語っている。

一方柴崎さんは、「エンジンはスーパーXRだが、ヒルのフレームが要求するなら新しいシリンダーヘッドさえも造る用意がある」と柔軟な姿勢でサクソンシャシーに大きな期待を抱いている。そして、9月にオランダのアッセンで行われた恒例のドゥカティクラブレースに参加した帰りに、英国のサクソンレーシングに立ち寄って、具体的な計画を検討した。

計画では、新しいサクソン・ハーレーは、サンダンスチームが記念すべきヨーロッパデビューを果たしたアッセンで、開催されるドゥカティクラブレースのイベントで来年デビューすることになっている。そして実戦での開発を進めながら、'98年のデイトナには万全の体制で挑むことになるだろう。また、サクソン・ハーレーのロードバイクも計画されており、サクソンシャシーそのものが高価であることは避けられないものの、可能なかぎり現実的な値段で完成車を市販したいと柴崎さんは言っている。

ユーロ・スーパーモノ 来年度はFIM選手権に昇格か

世界スーパーバイク選手権のヨーロッパラウンドで行われてきた'96年ヨーロッパ・スーパーモノカップ・シリーズは、10月6日のスペイン戦で大成功のうちに幕を閉じた。そして、この成功が正当に評価されて、'97年度のスーパーモノ選手権が、正式なFIM選手権として開催されることがいよいよ濃厚になった。

来年のヨーロッパスーパーモノ選手権のフォーミュラがどのようなものになるかは、10月半ばに行われる毎年恒例のFIMコングレスを待たなければわからないが、現時点ではプロトタイプクラスのレギュレーションが適用される可能性が非常に高い。また、すでにヤマハとスズキは、来年度のヨーロッパスーパーモノ選手権を正式にサポートすることを表明している。この2メーカーは、SOS/スーパーモノレーシングのそもそもの精神である、自由なレギュレーションに理解を示しており、エンジンのキャスティングの一部がスタンダードでなければならないF1的なものではなく、プロトタイプクラスのそれに賛成している。

一方、当初ドゥカティのマッシモ・ボルディは、当初、クランクケースとシリンダー、そしてシリンダーヘッドがスタンダードであることを主張したといわれている。これはもちろん、現在のスーパーモノレーシング用に唯一市販レーサーを販売しているイタリアメーカーの有利を狙ったものだ(それらのほとんどすべてが、サーキットではなく個人のミュージアムに直行しているという事実は別にして)。しかし、ユーロスーパーモノでドゥカティ・スーパーモノをポイントランキングの上位に導いた英国のライダーが、現在の102×70mmの572ccエンジンがパワー不足だという衝撃の事実を、今やドゥカティのナンバー2となったエンジニアに知らせた後は、シリンダーのオリジナルキャスティングを主張するのをやめたようだ。

いずれにしても来年度のユーロスーパーモノは、今年と同じように世界スーパーバイク選手権の中で、スーパースポーツ600選手権と並行して開催されることになるだろう。スーパーバイク選手権のオーガナイザーであるフラミニは、今年度のスーパーモノ選手権の大きな成功に満足と納得を示しており、来年も引き続き開催することに同意を示している。

また、'97年の可能性として、今年のスーパースポーツ選手権がセンタルと菅生で開催されたように、ポイントテーブル上位の選手に旅費が支給されて、スーパーバイク選手権のアジアラウンドでスーパーモノが開催されるかもしれない。最近マレーシアのホンリョン社に買収されたMuZは、プロモーションのためにとりわけセンタルでの開催を望んでいる。また、これまで一貫してスーパーバイクを開催してきた菅生サーキットも、スーパーモノの開催に興味を示している。もし来年もスーパーバイクが菅生で開催されれば、同時に日本で初めての国際スーパーモノ選手権レースが行われることになるかもしれない。

いずれにしてもスーパーモノレースが待望のFIMステイタスを獲得することはほぼ確実であり、今年走ったチームの多くがすでに来年の参戦を計画しているのはもちろん、新しい参加者が増えることも間違いない。

アラン・カスカート ベアーズ・チャンピオンを獲得

ユーロスーパーモノのタイトルを惜しくも逃がしたアラン・カスカートは、しかし、もうひとつの非公式な世界選手権のタイトルを勝ち取ることによって、少なくともシーズン終了の喜びに浸ることができた。

日本製以外の4ストロークシングル/ツイン/トリプルによって競われているベアーズ(BEARS)ワールドシリーズは、3月のデイトナでスタートしてからヨーロッパ各地でレースを行ってきたが、10月27日にオーストラリアのフィリップアイランドで行われる最終戦を待たず、9月22日にオランダのアッセンでの第5戦で、英国のレーサー兼ジャーナリストのカスカートがチャンピオンシップのタイトルを決めた。

カスカートは、主にヴィーツー・オーストラリアのボスであるブルーク・ヘンリーがチューンしたビモータDB2に乗ってベアーズを戦ったが、初戦のデイトナではハンドリングトラブルとレース直前のチェーン切れによって、急遽ビモータからドゥカティ・スーパーモノに乗り換えた。その後、ロードバイク改造のビモータの操縦性は徐々に改善され、アッセンではデイトナで優勝して以来の登場となるブリッテンV1000に乗るスティーブン・ブリッグスに次いで2位に入り、選手権を争っていた英国のジェフ・ベインズ(ドゥカティ907ie)がリタイアしたおかげで栄冠を手中にしたのである。レース後、カスカートはこう語った。

「このタイトルは、ドゥカティ900SSのエンジンをチューンアップしたブルーク・ヘンリーの手柄だ。これほど速くてパンチのある2バルブデスモはこれまでなかっただろう。アッセンでは、ブリッテンに40hpほど水を開けられていたかもしれないが、安定したハンドリングと、エンジンのパンチ、ブリヂストンタイヤのグリップがタイトルを可能にした。この結果は間違いなくヴィーツーのパーツに反映されるだろう」

ユーロスーパーモノは僅差でタイトルを逃したものの、ベアーズでは最終戦を待たずにタイトル獲得を決めた、アラン・カスカート。

MuZ、マレーシアの会社と調印

10月号のこのコラムで報じたドイツのMuZに関する取り引きに決着がついた。マレーシアの工業総合会社のホンリョン・インダストリーがMuZの買収契約に調印し、9月2日に新会社が発足したのである。

ホンリョン社は、マレーシアの工場で主に東南アジア向けの小排気量モーターサイクルを製造しており、中国にもすでに生産工場を持っている。そして、マレーシア、中国、ベトナムで、ホンリョン製のバイクを販売しており、同地域の中に大きなシェアを持っている。ホンリョンのMuZ買収の目的は、歴史的なMuZのブランドを傘下に収めることでヨーロッパのデザインを東南アジアに持ち込み、自社をよりグローバルなメーカーに発展させると同時に、新しいMuZを向こう10年を目途に、ヨーロッパの代表的モーターサイクルメーカーに育てることだとされている。

一方、旧東ドイツのサクソニー地方の中心にファクトリーを持つMuZは、一定の構造変更を受けた後に、これまでと同じ場所で操業を続けることになった。そして、ホンリョンとの契約によってR&D部門が新たに別会社として発足し、従来のMuZはヨーロッパ地域における生産と販売だけを受け持つようになる。

これによって、現在のところ一時的に停止されているMuZの生産は10月の半ばから再開されることになり、既存のシルバースターのソロとサイドカー仕様、そしてスコーピオンの新しいバリエーションを生産する予定だ。さらに、2ストローク50ccとホンリョン製の4ストローク125ccスクーターを発表し、新型のオフロードバイクも開発されるだろう。プロトモデルが発表された4ストローク125ccシングルエンジンのバンタムは、たぶんこの先1年以内に中国のホンリョン工場で生産されることになるはずだ。

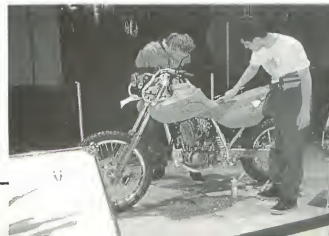
MuZが計画していた4ストロークの大排気量モデルに関する計画は、ホンリョンからもたらされる資金によって開発にゴーサインが出されることになるだろう。MuZのボスであるペトル・カレル・コラウスによると、計画しているマルチシリンダーエンジンの開発は、以前考えていたように、英国のエンジンデザイナーのアル・メリングがぶち上げたデスモドロミックバルブ付きのVツインではなく、独自のエンジンを自社の新しいR&D部門で開発するという。MuZ内部の信頼できる筋によると、彼らはメリングの設計うんぬん以前に、メリング自身に失望したそうだ。だが同時に、将来のニューモデルに使われるはずのエンジンの供給元がヤマハではないことも強調している。

コラウスはヤマハTDM850のエンジンを載せてプロトタイプを発表した2気筒ロードスターのコブラは必ず発売すると主張しており、現在は新会社のR&D部門でバイクの大きさそのものの見直しが行われているという。そのR&D部門にはヤマハでテネレの開発にあたった平井田技師がスカウトされて、スタイリングとエンジニアリングの両方でコブラの開発を手がけている。彼はケルンのスタンドで、新型オフロードバイクのクレイモデルの製作をデモンストレーションしていた。

ところでそのオフロード(風)バイクは、現在はそれらしいライバルがいないKTMのデュークに対抗するために、ヤマハエンジンをベースに開発されているものだ。ケルンでクレイモデル製作という珍しいデモンストレーションを行ったのは、実は、プロトタイプモデルがショーに間に合わなかったので思いついたアイディアだと、コラウスは白状している。

一方、現在はコラウス社長自身のポケットマネーでまかなわれているワークスのスーパーモノレース活動は、ホンリョンからの投資によって明らかに存続が可能になった。モータースポーツはMuZの企業イメージに欠かせないというのが旧東ドイツのメーカーの一貫したポリシーだが、コラウスは同時に将来こういうイメージをさらに拡大する必要があるなら、スーパースポーツやスーパーバイクにも進出するだろうと豪語している。その場合、マシーンは2ないし3気筒エンジンがベースになるはずで、もちろんそのためには、こういうエンジンを持つ強力なバイクがMuZからロード用に発売されなければならないことは明らかだ。

現段階で確実なのは、今年のユーロスーパーで活躍したワークス・スコーピオンレーサーのカスタマーレプリカが、約38000ドイツマルク(約280万円)で4〜5台造られることだ。〝エリ・ビンドラム・レプリカ〟あるいは〝リゴ・リヒター・レプリカ〟になるこの市販レーサーには、英国のスリップストリームチューン、あるいはそれをベースにファクトリーのレース部門がチューンしたXTZエンジンが搭載され、来シーズンはFIM選手権になることがほぼ確実なユーロスーパーモノや各国内のSOSレーシングのパドックで、MuZの旗をいっそう強力に翻すことになるはずだ。

ケルンショーでクレイモデルを製作するMuZのデモンストレーションは、プロトタイプが完成しなかったための苦肉の策だった。

UNCLE NAGAO'S

バイク バイシクル バイブレーション

連載111回

長尾藤三

Photo：Tozo Nagao

近ごろのニューモデルをずーっと見渡してみて、ボクがいちばん感じるのは、ひと言で言って
「清々しいバイクがないなァ」
ということです。
言葉を変えて言えば、「粋」で「細身」で「涼しげな」雰囲気のマシーンが見当たりません。次から次へと、新しいものほど、太くて、暑苦しくて、野暮な感じを受けるのは私だけでしょうか。
昔のバイクは、こんなに中年太りしていなかったよね。もっと青年のようにスッキリと端正なシルエットをしていた。
トライアンフ・ボンネビルT120を思い出してみてください。ヤマハYDS1を、DT1を、XS650を…、そうボクが好きだったヤマハのバイクは、特にスラリと洗練さていて、粋で清々しかった。
それが今やいちばんボテッとしているのがヤマハです。いや、どこのもお互いマネをしあって、全社そろってボテッとしているよね。丸っこいデザインが流行しているのか、ホンダとスズキから

清々しいバイクがなくなった

Vツインスーパースポーツが出たと思ったら、なんてそっくりのボテボテ・ダルマさんルック！ ヤマハのTDMあたりとも似ていて、もう暑苦しさが何重にもかさなった感じ。
外車だって、例外じゃありません。
モトグッツィ・チェンタウロの重苦しさは、いったい何だ！　初期のル・マンやマーニ・グッツィに比べて、このところのニューモデルは、どんどん厚化粧して皮下脂肪が増える一方じゃないか。
BMWだって、R1100シリーズの石けん箱のようなイメージは、R69Sあたりの清々しさと比べれば、月とスッポン。
トライアンフだって、今のトリプルは、かつてのボンネビルやトロフィーの軽快感とはちがう、むしろ重量感にあふれています。
不思議なことに、ハーレー・ダビッドソンだけは、ぼくの印象としては、かえって昔よりもアカぬけてスッキリしてきている。スポーツスター人気のせいか、それとも昔からハーレーは一貫してこんなふうな独特のバイクらしさは保っているからか。このメーカーはちょっと別格です。今となっては、小さなタンクのスポーツスターは、とっても清々しく端正なイメージで、最近のモデルの中ではいちばん好ましいくらいです。
さて、どうしてバイクはこんなに太ってしまったのでしょう。
単純に言って、ボクは、高性能の求めすぎだと思う。
デカイ・エンジン排気量、太いマフラー
水冷・多気筒・配水管・ラジエター
複雑なリアサス・リンク、スイングアーム
こみ入ったエレクトロニクス・パーツ
たくさんのキャブや燃料噴射装置
それらを支えるぶっといアルミフレーム
大きな径のディスクブレーキ
こった形状のキャスト・ホイール
ひとつひとつを見れば、それぞれが今日の超高性能には欠かせないパーツなんだけれど、これだけ片っ端から背負いこんだのでは、とうてい軽快だの清々しいだのといったまとめ方はムリです。
しかし高性能のために、こんなに装備過剰になっちゃって、結果として全体のイメージを鈍重なものにしてしまったところに、ボクはバイクの不健全な発達を感じちゃうのだ。
左の頁の写真は、ボクがもう10年以上愛用しているヤマハTYカトースペシャルというトライアルバイクなんだけど、とっても清々しいでしょう。こいつをサンプルに
清く正しく美しいバイク
の本質をさぐってみましょう。
まずパイプフレームです。空冷シングルです。スポークホイールで、リアサスは2本ショック。タンクが小さくて細いティアドロップ型。
つまりこのバイクは点と線で構成されていて、大きな面はどこにもないのです。クルマというのは生まれながらにして面であり、かたまりだけど、バイクは違うのだ。
かつてのバイクらしいバイクは、横から見るとむこう側が透けて見えたものです。エンジンも空冷だから、実際このスキマは、風が通る道としても意味のあるものだったのでしょう。バイクに風のイメージを求めるボクとしては、バイクの姿そのものが、風を感じさせる涼しく清らかなスタイルであってほしいのだ。
はっきり言って、バイクは高性能を求めすぎるあまり、本質を見失ってしまったような気がします。いや、これはボクにとっての好ましいバイク像を前提としての考え方で、「高性能でさえあればそれでいいじゃないか」という意見の人もあるでしょう。
でもボクは、バイクが粋でも清々しくもなくなって、ボテボテに暑苦しい存在になっていくのが悲しい。強いのはいいんだけれど、姿までがどんどんやりすぎのボディビルダーのように、そしてまとうカウルがプロレスラーのガウンのような派手で下品なグラフィックに彩られるのが寂しい。
もともと欧米で生まれたものなのだから、彼らの科学技術至上主義に従って、外国製のバイクがそうなっていくのはしかたないと思うんだ。でも、「粋」の文化を持つニッポンまで、その先頭に立って走ることはないでしょう。
技術がくるところまできた今こそ、文化や価値感で勝負するとき。アメリカやヨーロッパのこてこてソース味に対して、日本の淡白なうす味のさわやかさが、世界的にもてはやされているではありませんか。
ゴシック建築や超高層ビルではなく、桂離宮のような美しさをたたえたバイクという発想から、どんな製品が生まれるでしょう。
見ているだけでさわやかになるような、清々しく端正な美しさをたたえたバイク。それらは確かに20～30年前にはたくさん存在したのです。あのパールホワイトのタンクに黒い1本ラインを引いたヤマハDT1より美しいオフロードバイクが、その後あったでしょうか。
文明というのは確かに進めば進むほど過剰になり、複雑になるものです。しかし、ボクらにとってバイクは単なる文明ではなく、むしろアートに近い。技術として文明を利用はするが、どんな1台に仕上げるかのイメージを持ってつくりあげていく作業はむしろ芸術でしょう。
だからこそ古いも新しいもなく、いいものはいいのだ。よさを数字であらわすなんてことはできないのです。
もうひとつ、「粋」というのは、めいっぱいがんばらないで、ちょいと肩の力を抜いたところから生まれます。強すぎる、デカすぎる、がんばりすぎるのは野暮なんだよね。だから、排気量もパワーもひかえめに。ワルキューレの1520cc、CBR1100XXの164psでやめにしましょう。650ccを超えては、粋なバイクは難しいというのが、ボクの意見です。
ひとつだけ明るいきざしがあります。
50ccのレトロバイクが復活していることです。'60年代のバイクはまだまだシンプル。それに50ccという小さな排気量というのは、けっこう粋だよね。若いライダーが400ccのマルチをぶっ飛ばしているより、ベンリイ号やコレダ号でトコトコ走っているのがおシャレだと思います。
でも古いままというのは芸がない。
YDS1、DT1、CB72を創ったあの洗練度と今の最新製作技術で（むしろ最新機構はいりません）、ホレボレするような細身の美しいニューモデルが250～500ccあたりで出てくるとボクはうれしい。売れるかどうかはまた別だけどね。

SCHOOL DAYS

学校日記

第5回

富成次郎

What is Deep?

最近友人と酔っぱらった勢いで、十数年ぶりにお茶の水の楽器屋に行ってみた。驚いたのはエレキギターの安さである。バンド活動に没頭していた1980年ごろに比べると、とても信じられない値段でエレキが売られている。当時モノホン(本物)のフェンダーは15〜16万円、日本製のグレコ、フェルナンデスあたりですら、5〜6万円はした。ところが今は2〜3万円で、少なくとも外観や精度は当時の中級品と同等以上のものが買えるのだ。「これがマジで2〜3万かヨォ／」とふたりでビビッた次第である。十数年間の物価上昇を考えればまさに3分の1以下といってよい。

売り方がまたスゴい。店員の兄チャンが値切りもしないのにディスカウントをオファーしてくるのだ。たたき売りである。ただでさえ安いのにもっと安いとなるとかえって気味が悪い。酔った勢いでつい買いそうになってしまったが、こっちもだてに年はとってない。〝ただ安いからという理由だけで買ったものは絶対に身につかないのだ〟と自分に言い聞かせる。

去年そうやって買ってしまったMZも、やはりろくに乗らずに手離したことを思い出し、5万円のフレットレスベースの衝動買いをぐっとこらえたのだった。

ひととおり冷やかし、店をあとにしてなんとも複雑な思いになった。〝なんだか夢がねェなあ…〟今はだれでも気軽にローンで買い物ができるから、あのビックリ価格がさらに分割払いということになると、ほとんどダータ（ただ）も同然でエレキが買えるのだ。

ギンギンにチューンアップしたBSAで通勤していた数年前、4気筒16バルブの250ccに乗るコドモに、1万数千回転は回っているナ、という音とともにブチ抜かれたときも似たようなワビしさを体験している。しかも敵には〝ブチ抜いた〟という意識が毛頭ないのは明らかで、「まあオレはオレだ」とひとりつぶやいてみながらも、一応シフトダウンして急加速で追ってみた。だがすぐにあきらめ、気持ちを切り換えることにした。〝ホンダRCレーサーの多気筒超高回転サウンドが街中で聞ける時代なのだなあ〟と…。

お手軽なのはいけない。説教臭いことを言うなという批判を承知であえて言いたい。

初めてのギターは高校のとき、友人Aが1万5000円で買ったプロマーチン（マーチンではない）のフォークギターを友人Bが倒してネックを折り、口論になっているところに割って入り、「そのギター、俺が3000円で買った／」と言って手に入れた。

エポキシ接着剤、アルミ板、木ネジというギターにあるまじき素材でこれを修復、どうしてもエレキが欲しかったが金がないので、ノコギリでボディを切り、フルアコみたいなカッタウェーを造り、ベニヤを張り、ニスで仕上げた。ブリッジは牛骨を買ってきて極限まで削って弦高を下げ、フィンガーボードにもニスを塗って指の滑りをよくし、ヤマハのコンパウンドを張って、エレキギターの弾き心地に近づけた。

あまりにもカッコよく生まれ変わったのを見て友人たちが騒ぎだしたのに気をよくし、この後似たようなギターモディファイに何本か挑戦した。ゴミ捨て場で拾ったギターも数本あったが、どれもレストアして弾けるようにした。ついにマイクをつけて電気化するという未踏の境地に至って、ハムバッキングコイルとシングルコイルの相性などの問題につきあたる。

渋谷は道玄坂にある有名店のリペア部長にエレキギターマイクの根本的原理に迫る質問をしに出かけたが、全然答えられない。〝この人は、ただ部品を替えたり整備したりするだけの人なんだな〟と高校生は生意気である。が、似たような人たちを後年あちこちのバイク屋でみかけることになり、〝自分で勉強するしかないな〟という結論に達することになる。なんだかJ.J.ケイルやアレン・ネスみたいな自作派になってしまった（ブライアン・メイのオヤジなんかはスゴイよなあ。フェンダー、ギブソン、リッケンバッカーといった、独自の音を持つ大メーカーのものと、まったく違った音をアマチュア素人が創造したのは、希有な例だもんなあ…。バイクでいえば、自家製DOHCのバトンやブリッテンみたいなもんです）。

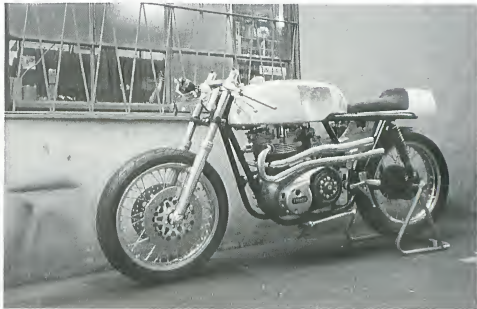
あの高校時代の1万5000円のプロマーチンと同等のものは、今ならもっと安く手に入るにちがいない。しかし、当時はそうではなかったからいろんな勉強ができた。バイクも最初に買ったのは兄と5000円ずつ出し合ったCD50のボロだった。ここでもいきなり修理が始まったのはいうまでもない。

トリニティースクールはお手軽ではない。金を積めばトラのチョッパーが手に入ると思ったら甘い。約7カ月にも及ぶ、苦行ともいえる、分解、修理、組み立てが待っている。しかし出来上がったときの感動は何物にもかえがたい。そして同じ趣味を持つ者どうしのつきあいは、他では見られないほどディープなものになる。ヘンな自己啓発セミナーに金を積むより明らかに価値があるだろう。つまり人間関係が希薄な現代社会では、メンバーが共に価値ありと認める〝モノ〟を介在させることによって、人間性の復帰が図れるのである。そしてそのモノとメンバーのつながりは深いほどいい。逆説的なようだが人間疎外の打開策をそういったモノとの関係に頼らざるを得ないほど、現代文明は荒廃している。どんなに話や趣味が合い、年齢、職業、出身地などが同じだからといっても、現代ではそういう人たちが集まって酒を飲み、話があっているようでも、全然疎外感はいやされていないのだ。

バイク乗りの集団にしてもバイクに乗っているという共通項だけで、メンバーの親近感が昔ほど強まらないのは、共通に介在しているバイク、あるいはバイクライフ自体が、お手軽すぎるからだろう。第1回目の本稿にも書いたが、バイク屋の店頭がどんどんつまらなくなり、ツーリングクラブの求心力が昔ほど強くないと感じているのは筆者だけではないはずだ。

バイクに限らず、現代ではグループを構成するメンバーが、求心力を強め、疎外感をなくすために、不自然に浮かれ騒ぐ。カラオケなどに走るのもモノとのかかわりや生活すべてがお手軽すぎるからなのだ。どんなに酒を飲んでも、一緒にRVに乗って遊びに行っても、お手軽な選択をし続けるかぎり、メンバーシップの絆が強まることはない。

トリニティースクールのまわりにもカラオケ屋は多い。毎晩終電ギリギリまで歌いまくり、酔いつぶれた人たちが、黙々とトライアンフをいじる生徒たちの前を通り過ぎていく。酒を飲んでいるわけでもなければ、無駄なおしゃべりをするわけでもない、ただ低く流れるBGMの中でバイクいじりをする生徒とのコントラストは異様でさえある…。どちらの人間が幸福かということは、多分カラオケ帰りの人々にも、よくわかっているのではないだろうか。

最近、マンネリ、沈滞気味の日本のクラシックレースシーンへのトリニティースクールからの回答がこれだ／　ツイスティーな日本のサーキットに合わせて英国に注文したリックマンフレームはSRのフロントまわりを使うために、キャスターを変え、ホイールベースも短めに造ってもらった。5速クロス、ベルトドライブ、ツインプラグヘッド、スピットファイア（カッコいい名前だ／）の発展型のカムチョイスなど、現在ニッポンのトライアンフシーンを牛耳る、オートレースチューン一派への挑戦状となるだろう。エキパイは撮影用に仮組みしたもので正式のタイプではない。若手が自らの手で組み上げるトラのレーサープロジェクトだが、例によってレーサー造りは勉強になる。来年のBOTTにハナバナしく参戦する予定なので英車ファンは筑波に集合せよ／　ところで、前回告知したエンジンクラスへの反響がまったくないので困っている。興味のある人は早く連絡してネ…。

トリニティースクール　Tel.03-5687-3599

潜在能力を引き出す。ＺＸ１シリーズ

ゼットエックス・ワン

ＺＸ１価格改定のお知らせ：

平成８年７月より総代理店の変更に伴いまして、流通コストの削減が実現致しましたので、皆様に末長く、ご使用頂くために商品の価格を大幅に引き下げることと致しました。

今後ともご愛顧下さい。

ＺＸ１（オイル強化剤）

250ml ¥4,800

効果：
- ○加速力，オーバーレブ特性向上。
- ○燃費の向上（平均１０％）。
- ○メカニカルノイズの低減。
- ○オーバーヒートの防止。
- ○パーツの寿命向上。

使用箇所：
- ○４サイクルエンジンオイル
- ○２サイクルエンジンオイル
- ○ミッションオイル（ＡＴ車不可）
- ○デフオイル
- ○ダンパーオイル
- ○フロントフォークオイル等

※ＺＸ１の成分は既存の添加剤と異なり、オイルと完全に混ざり合い、分離しないためトラブルの起こることはありません。

C60 スーパースプレー（強力潤滑スプレー）

350ml／¥1,980　130ml／¥1,380

効果：
- ○周動部品の摩擦低減。
- ○パーツの寿命向上。
- ○締付トルクの一定化。
- ○サビを防止。

使用箇所：
- ○ボルト等，締結部品
- ○各種ワイヤー類
- ○機械周動部品
- ○ジェットスキー等

※車体部品の組付けの際やメンテナンスにご使用下さい。

ご要望にお応えして再発売開始！

ZX1 スーパーグリス（世界最高級グリス）

500g／¥6,300　80g／¥1,200

効果：
- ○高回転部の摩擦低減。
- ○周動パーツの寿命向上。
- ○ゴム製品の劣化低減。
- ○メタル等の焼付き防止。

使用箇所：
- ○各種シャフト
- ○メタル
- ○ベアリング、
- ○オイルシール等

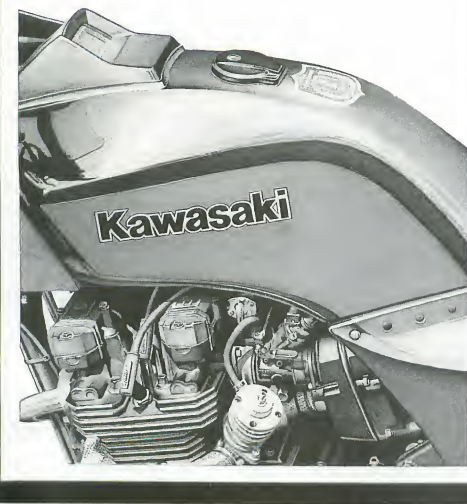
※車体の高荷重，高回転部にご使用下さい。

ＺＸ１シリーズは、安全にローフリクションチューニングを実現します。

◆ＺＸ１正規取扱店：

	ADDRESS	PHONE
ヴァイタルスピリット	福岡県久留米市山川追分1-1-20	0942-44-3990
神戸ユニコーン	兵庫県神戸市垂水区神和台1-9-8	078-795-6673
ブルーポイントⅡ	奈良県奈良市上殿町738-13	0742-64-0664
カスノモータサイクル	京都府伏見区下鳥羽円面田町95	075-622-0225
ディライト	三重県鈴鹿市住吉町3-30-20	0593-70-3528
トゥービー	三重県鈴鹿市住吉町3-6553-10	0593-79-4010
クシゲプロダクト	神奈川県横浜市戸部町4-119	045-242-1978
神戸ユニコーン横浜	神奈川県横浜市戸塚区平戸4-32-15	045-824-4194
スクーデリアジャパン	神奈川県川崎市宮前区犬蔵2-11	044-976-4462
ナップス 横浜店	神奈川県横浜市戸塚区東俣野町1009	045-853-1171
レイト商会	神奈川県横浜市港北区小机町2600-32	045-473-3646
アール・エス	東京都板橋区小豆沢1-10-6	03-3966-4111
上野パーツセンター	東京都台東区東上野4-27-6	03-3871-0471
ウッドベル	東京都大田区千鳥2-11-3	03-3750-4835
エイブル・レーシング	東京都小平市津田町2-2-26	0423-43-1876
ジェッツオートサポート	東京都足立区六町2-8-3	03-3853-3361
ガゼル	東京都世田谷区砧2-20-17	03-3417-7204
ガラージ２輪館	東京都板橋区高島平4-1-14	03-3979-0358
ティープランニング	東京都板橋区中宿41-4	03-3962-3077
トシテック	東京都世田谷区上用賀6-23-7-201	03-3428-3218
トライアングル	東京都江戸川区南篠崎町5-10-8	03-3698-1207
バイクショップ・ナベ	東京都練馬区北町3-1-6	03-3559-1137
ビックマート大山	東京都板橋区弥生町70-13	03-3974-8636
モトボックス・セキⅡ	東京都板橋区上板橋1-1-1	03-3931-6780
ラブ君　高倉店	東京都八王子市高倉町55-10	0426-46-0300
オートライフ	千葉県柏市戸豊四季381	0471-45-1133
ライコランド	千葉県東葛飾郡沼南町大島田394	0471-93-4182
アリアケプランニング	埼玉県朝霞市本町3-7-52ﾒｿﾞﾝ朝霞106	048-467-3149
Ｎ’ｐｌａｎ	埼玉県桶川市上日出谷730-4	048-787-3822
カブリシャスレーシング	埼玉県飯能市中山547	0429-74-1768
赤まる市場ラブ君	埼玉県高崎市中尾町鳥羽前44-1	0273-64-5510
ブルーポイントⅢ	栃木県安蘇郡田沼町岩崎263	0283-62-8231
ＴＤスポーツ	新潟県上越市木田2-9-2	0255-24-1702
黒木自転車	秋田県由利郡鳥海町伏見43	0184-57-2478

ＺＸ１総代理店：　有限会社キューエスディーBLUE POINT Ms DIVISION 〒179東京都練馬区錦1-34-15カーサ錦1階右 TEL&FAX. 03(3931)6478

Mail Box
Bikers Station

イラストレーション：藤原正統

またの登場を期待しています

●11月号で〝ゼロ秒台を夢見て〟が最終回となりましたが、自分も同じバイクを持っているのでいろいろ参考になりました。最近ではXJR1200も3代目となり、各雑誌上で取り上げられるのも少なくなってきましたが、これからも年間を通して数回また特別枠でも設けてもらって企画を組んでほしいですね。

群馬県新田郡　松島忠明

○もちろん、XJR1200に新たな展開があれば、ヤマハの送り出す新型、ショップのカスタムを問わず、誌面に登場させるつもりです。このオートバイはなんというか、スジのいいところがありますから、我々は、じっくりヤマハがXJR1200を育てていくことを希望しています。

雨でも別の楽しみがありました

●秋のダッチランに行ってきました。このあいだ、筑波の1コーナーでエンジンが壊れてしまい、やっとクランクを新品にしたいつものT.O.F.ゼロ1仕様RZRと、いきつけの店で造った後方排気RZRのシェイクダウンだというので、張り切っていたにもかかわらず、9月22日は台風17号の接近で、仙台ハイランドは朝から大雨、コースコンディションは最悪／がっかりでした。

ところが、スポーツ走行の人たちがピットを代わってくれるのを待っていると、

台風の影響で悪天候となった今回のダッチラン。雨にもめげずカッパを着てがんばる飯田和雅さんでした。

「僕たちと一緒にピット使わない？」と親切に声をかけてくれたり、ピットには、「バイク見せて」とか、「僕は古いTZ持ってるよー」なんて、初対面の人ばかりだったけどバイク談義で盛り上がり、台風なんてどこ吹く風…、バイク乗りって楽しいですネー。

そして、今回コース見学バスが出ました。それは、同行してきた、女性、子供たち、初めて走る人たちへのサービスで、お父さんがどんなところを走っているのか興味あるみたいで、子供たちが多く乗っていました。僕の彼女も乗ってきたのですが、コースの裏側まで見ることができて、とてもよかったそうです。こんなサービスもあって、見に来た人も楽しめた和気あいあいのダッチランでした。でも、晴れたらもっとよかったのに。

サーキットは走ってみたいけどちょっとと思っているあなた、ダッチランはおすすめです。次回は、あなたも参加してみてはいかかですか。

茨城県日立市　飯田和雅

○ダッチランの宣伝をしていただいて、大変ありがとうございます。ダッチランには、飯田さんがお書きのように、目をつり上げて走る（それも楽しきかなではありますが）ばかりでなく、のんびりと休日をサーキット走行で楽しもうという一面もあります。今回のコース見学バスも、そうした一環で行いましたが、そのヒントは参加する方からのハガキでした（そのハガキって、飯田さんからじゃなかったでしたっけ？）。さて、来年のスケジュールは11月に決まる予定なので、年内にはお知らせできると思います。

肩の張らないバイク造りを

●こんにちは、いつもバイカーズステーションを読んでいます。いつもはちょっと手の届かない（たぶん無理だろう）バイクの紹介や、少し前は、〝ここまでできます〟といったような豪華なカスタムバイクのワインディングロード試乗記が多かったのに、10月号は少し様子が違うようでしたね。

まず、'70〜80年代のバイクであれば（本誌では大排気量4気筒車に限定しているようですが）、STDを完調に整備できれば、充分に現行車にひけをとらない乗車感を得られると言い切っています。これっていいことですよね。

やたら高価なパーツや太いタイヤを付けなくても、そのバイクを開発したときの意図がストレートに伝わってくるなら、そのままでSTDは〝手を加えなくても充分〟ということです。あとは、造り手のねらった〝気持ちよさ〟と乗り手の〝気持ちよさ〟が、どこかでオーバーラップする部分があれば、それで充分乗りたくなることの理由になると思うんです。

バイク歴がたかだか12年ほどで、そんなにいろいろな種類のバイクに乗ったこともない僕なんかが言うのは口はばったいんですけど、ずーっと前から思っていたことを言います。

〝速く走るから気持ちいい〟よりも、〝気持ちいいから走っていたら速かった〟のほうが僕は好きです。いきなりで、ちょっと赤面してしまいそうですね。でもみんなが宮崎敬一郎さんじゃないし、国際A級リポーターでもないじゃないですか。僕なんかのレベルで、その気になって飛ばしすぎると、〝速く走ろうとしたら、ちょっとばかし余裕がなくなってハラハラして疲れちゃった〟が関の山というのが実際のところでしょうね。

それよりも、〝気持ちいいから走っていたら、面白くなって、エンジンや車体の動きがちょっとわかるようになって、そのバイクのおいしいところだけを利用できるようになって楽になった。ひょっとして少しばかり速くなったかも〟のほうがいいと思うんですが。そうやってじわじわ乗りこなしていったほうが、楽しくて健康的なような気がしませんか。

僕は、10月号の記事の中で、今井雅文さんの仕事を見て、「ああ、この人は本当に好きなバイクにめぐりあえてよかったな」と思ってしまいました。

余計なお世話だけど、ひとつのバイクでこんなに長く遊べるなんて楽しいじゃないですか。一足飛びにカスタムパーツを付けるんじゃなくて、いろいろな各部の調整で問題を解消するのも地味だけど、正攻法だと思います。ひとつのバイクにはまって乗り込んだ者だけが、「STDのどこにいったい問題があるんだい」と言えると思うんですよ。使える道具としてのバイクを考えると、自分の技量のほうに問題がないかどうかをちょっと考えたほうがいい人は、僕も含めてけっこういるんじゃないでしょうか。

また、最初からとうてい乗りこなせないようなバイクに乗ることより、なんとか乗りこなせそうなバイクに乗って経験を積むことで、結果的に長くバイクに乗れるようになることを考えれば、造り手としてのバイクメーカーは、もう少し今の仮想ライダーよりレベルの低い人でも、「ひょっとしたら乗りこなせそうな気がするんだけど…」と思わせるようなバイクを造ってもよさそうな気がします。こんなことを考えた10月号の記事でした。

現実には使われるシチュエーションから外れてしまっているバイクは、だれの〝相棒〟にもなれなくてかわいそうです。どれだけあれば充分で、それ以上は乗り手の腕と裁量に任せるような、必要最低限＋毛が3本ぐらいのバイクを造ってくれないかな…。ちなみに僕の欲しいバイクは、ルネッサ400です!?

今井さん、最近いろいろな雑誌に出ていますが、もちろんこれからもマイペースで好きなことをコツコツやっていきますよね。バイカーズステーションの皆さんも、これからもバイクのハード面であるハイメカカスタムで僕らに夢を見させてください。そして、日常と、ときどきのチャレンジ精神を充足させるようなバイクのソフト面での提案もしていってくださると、いっそううれしくなります。

ところで、前から思っているのだけど、オートバイのメカニズムを雑誌上などで美しく紹介してくれるメカニカルイラストレーターの仕事にスポットを当ててくれないのはどの雑誌でもそうなんですか？　だとしたらバイクを取り巻く世界への認識不足だとしかいえないのですが。一度特集でとりあげてください。僕はヤマハGTSやRZ250などのメカニカルカット図でだれもが見たことのあるはずの大内誠さんが特に大好きです（ホンダCB750Fのエンジンカット図は長岡秀星さ

ん――アースウィンド＆ファイアのジャケットなんかで一時は売れていた――だったと思うけどこっちはちょっとバス)。グラビアページの美しい貴誌ならできます。待ってますので、よろしく。

大阪府松原市　木全一郎

○〝速く走るから気持ちいい〟よりも、〝気持ちいいから走っていたら速かった〟のほうが…絶対にいいです。そして、そういうオートバイは、乗り手を次々とこの趣味の高みへと導いてくれます。もちろん、速く走るだけがオートバイの本質ではありませんが、どんな速度で走るオートバイでも、〝走るのが気持ちいい〟が最大のテーマであるべきでしょう。

オフセットを正確に測りたい

●10月号のこのページにあった、トレールの測り方は大変参考になりました。中村さんのZ1000MkIIいじりと合わせて、自分のZ750（A4）のフロントまわり改造の手引きにしています。

また、仲間が集まってそれぞれのバイクの〝トレール実測ごっこ〟というのをやるのが最近はやっている（他のグループからは暗い遊び方だと言われています）のですが、そのときひとつ困ることがあります。それは、バイカーズステーションの詳細諸元表やカスタムバイクやパーツのデータにオフセット量が書かれていない場合、実際に測るのがけっこう難しいということです。10月号では編集長が答えを書かれていましたが、そのへんを教えてもらえるとうれしいのですが。

東京都大田区　長島三喜夫

○正直なところ、車体各部を計測する際に最も面倒なのがオフセットです。いちおう私は右上の図のような方法をとっていますので参考にしてください。また、今のオートバイメーカーが選ぶオフセットは、たいてい5㎜刻みですから、34か35㎜か迷ったときには、35㎜と思ってまず間違いありません。無論これには例外もありますが、長島さんも見ておられるウチの詳細諸元表のオフセットの項目に5㎜単位が多いのは事実です。（佐藤）

$A-\frac{B}{2}+\frac{C}{2}$=オフセット

Aが40㎜でインナーチューブがφ40㎜、トップボルト外径が30㎜なら、オフセットは35㎜です。

よろず掲示板

●先日、VF1000R／Fミーティング in 伊豆岡を行いましたが、前代未聞の会長不在のミーティングとなったにもかかわらず、多数参加いただきありがとうございました。会長自身大変反省しており、おわびの秋ミーティングを行いますので、皆さん走り納めをしましょう。

日時　11月17日　11時～
場所　伊豆スカイライン　亀石SA

なお、前回初めて参加された方、申し訳ございませんが、再度、安藤までご連絡ください。

連絡先：安藤　威　〒241 神奈川県横浜市旭区市沢町870-54　☎045-373-4361

クラブミーティングのお知らせ

●第35回ティー・ブレイク・ミーティング in 琵琶湖

日時　11月10日　6時～
場所　滋賀県草津市　琵琶湖湖岸道路沿い駐車場（国道1号線大江2丁目交差点を北方向に曲がり、湖岸道路に出て約5.7km進んだところ。駐車場としては3つ目）

コーヒーカップ、防寒具、空腹を満たすものなどをご持参ください。

連絡先：井端一朗　〒594 大阪府高石市西取石5-9-12-201　☎0722-65-6906（自宅）、勤務先☎06-372-0958

●第13回スズキ・ツーストローク・ミーティング

スズキ車で、竜洋のテストコースのんびり見学走行会を行います。

日時　11月10日　8～15時
場所　静岡県　スズキ竜洋テストコース
申込締切済

連絡先：スズキ・ツーストローク事務局　原　賢　〒253 神奈川県茅ヶ崎市東海岸北2-14-28　湘南スズキサイクル内　☎0467-82-8720

●第8回静岡FMCチャリティ大会

日時　11月10日　8時～　雨天決行
場所　静岡県富士市伝法　吉原自動車学校（国道139号線沿い）
申込締切済

ガレージセールあり。不用品をお持ちください（出店無料）。

連絡先：FMC事務局　鈴木雅國　〒417 静岡県富士市大渕1492-21　☎0545-36-1792（18～23時）

●第10回モトスクーターラン

日時　11月23日　11時～
場所　埼玉県浦和市　秋ケ瀬公園
申込締切済

連絡先：東京モトスクータークラブ事務局　小久保　誠　〒120 東京都足立区千住1-37-3

●二十歳のザッパーミーティング

日時　11月24日　10時～（雨天の場合は12月8日に順延）
集合　西湘バイパス国府津SA
資格　自走可能なZ650／650LTDとそのオーナー。FXII、III、750LTDなど同系統車も歓迎。目標10台！

近場をちょっと走って、海沿いで刺し身を食べる予定です。

連絡先（問い合わせの時間は厳守してください）：鹿野　雄　〒113 東京都文京区弥生2-4-8-507　☎03-3811-2010（21～24時）、朝倉邦雅　〒334 埼玉県鳩ヶ谷市南6-13-12-203　☎048-285-3400（19～22時）

●第123回ラウンドツーリング

日時　11月24日
集合　富里IC前レストランカーサ：9時半、銚子ウオッセ駐車場：11時半、鹿島神宮駅：13時半、富里IC前レストランカーサ：15時

バイクの車種不問。途中参加、帰宅自由。

連絡先：GRUPPO R.S.事務局　林　峯明　〒286-02 千葉県印旛郡富里町七栄480　☎0476-92-3541

●第2回ホンダカブミーティング　全国大会

日時　12月1日　9時～　雨天決行
場所　三重県鈴鹿市稲生町7992　鈴鹿サーキット内駐車場
費用　エントリー料：1500円（予定）
資格　1958～96年型までのスーパーカブおよびカブ系エンジン搭載車（モンキー、ゴリラ、ダックス、シャリー、CDなど）

入場無料。歴史的名車や貴重パーツの展示（Yパーツ、絶品パーツなど）、フリーマーケット（ホンダ'60年代車種の部品・用品の販売予定）、CR110のデモ走行会などを企画しています。多数の参加をお待ちしております。

連絡先：岸原啓一　〒571 大阪府門真市石原町11-19　☎06-904-6425、元　裕司　☎06-998-6448

■バイカーズステーションでは、皆様からのお手紙を待っています。
●メイルボックスは、皆さんの作るページです。ツーリングの話、自作のカスタムバイク自慢、考えさせられたこと、書きたいこと、なんでもOKです。また、クラブニュース、クラブ会員募集、イベント情報など皆さんのクラブの活動やミーティングの告知などの情報もお寄せください。
●編集作業の都合上、毎月末日までに届いた手紙を翌々月1日発売号に載せております（売買欄と同じく毎月末を締め切りにします）。イベントの内容などは開催日、その申し込み期日に合わせて早めにご利用ください。
●送り先　〒142 東京都品川区小山5-14-19 (株)遊風社　バイカーズステーション編集部　メイルボックス係

PRESENT

■応募要項　①希望するプレゼントの番号　②今月号で面白かった記事　③所有しているオートバイ　④好きなオートバイ　⑤小誌への希望　⑥併読誌　⑦バイク以外の趣味　⑧住所・氏名・年齢・電話番号、を官製ハガキに記入のうえ編集部〝12月号プレゼント係〟までお送りください。締め切りは11月29日です。当選者の発表は賞品の発送をもってかえさせていただきます。

❶エプコットから、'96スーパーバイク・ワールドチャンピオンシップのビデオ、パート3（コシンスキーが猛威を振るった第6戦ラグナセカ～日本勢が表彰台を独占した菅生の第9戦まで、45分）を5名に。
❷ホンダ二輪東京より、革製オリジナルキーホルダーを7名の方に。
❸ライダーズウェアを制作するドーバークラブより、新作を含む全アイテムを掲載したカタログとオリジナルバンダナをセットで10名に。
❹カラーズインターナショナルのエグゾーストシステム〝ストライカー〟のオリジナルステッカーを大小セットにして3名の方に。
❺❻❼マエダコレーシングサービスより、リバーフィールドが主催するアマチュア2輪レースのモトルネッサンスの特製ピンバッジと、モトルネッサンスのロゴ入りの青いリボンを巻いた麦わら帽子（⑥、Mサイズ）をそれぞれ1名に。また12月8日に岡山のTIサーキット・英田で開催されるそのレースの入場招待券（⑦）をペアで5組の方に。
❽RPMより、新作のマフラー〝RPM・Ver.3.0・Flush Out Tail〟発売を記念して特製Tシャツを作った。これを5名の方に。

RACE & EVENT INFORMATION

シングル・ツインから空冷4気筒、旧車などの、レース・走行会を紹介する情報ページ

● RACE SCHEDULE

エントリーの申し込みおよび詳細についての問い合わせは各主催者まで。
❶開催コース ❷エントリー締切日 ❸開催クラス。必要ライセンスに関しては、国際以上が必要なものに関してのみ記載した。記載のないものについては主催者まで問い合わせのこと ❹エントリー料金 ❺問い合わせ先 ❻一般入場料金(特記なき場合は当日)

11.4 桶川
ビッグ・G・グラフィティー
❶桶川スポーツランド ❷締切済（ビッグ・G・ビューは当日参加可能） ❸キャノンボール(モンキー、ゴリラ、ポッケ、フォーゲルなど、'80年代初頭までの鉄フレームレジャーモデル)、ウルトラライトウエイト('64年以前の車両。ジュニア：50cc以下、シニア：50cc以上)、ドーバーゼロハン('70年代を中心とした空冷50〜90cc車)、G.ファイターズ('80年代初頭までの50〜90cc鉄フレーム車)、ミニレーシングサイドカー(RS80) ❹RS80：1万2000円、その他：8000円、ビッグ・G・ビュー：3000円 ❺フリーランスプランニング内 ビッグ・G・グラフィティー大会事務局 ☎03-3707-7223 ❻1000円（学生500円） ■ビッグ・G・ビューはパレード走行付きのコンテスト。

11.4 菅生
SUGOサウンドフェスティバルグランプリ'96
❶スポーツランド菅生 ❷締切済 ❸シングル、ツイン、フォーミュラスゴーなど、125〜1000ccオーバーまで、オン・オフ問わず全18クラス ❹1万8000円 ❺菅生スポーツクラブ ☎0224-83-3127 ❻大人：820円、中／高生：510円、幼／小学生：200円 パドックパス：1000円

11.10 FISCO
RRCドラッグレースチャンピオンシップシリーズ最終戦
❶富士スピードウェイ ❷締切済 ❸4輪：T／F（トップフューエル)、TA／FC(トップアルコールファニーカー)、T／GD(トップガス)、PS（プロストックカー)、P-GTR（プロGTR)、S／GT（スーパーGT)、ストックⅠ／Ⅱ、セニア、コンペティション、ストリート、クローズド、2輪：PB（プロストック)、SB-EX（ストックバイクエキスパート） ❹PB：4万円、SB-EX：2万8000円 ❺RRC／JDRA ☎03-3399-2721 ❻自由席：7000円、指定席：1万円

11.16/17 筑波
'96 グランドスラム4
❶筑波サーキット ❷締切済 ❸NS-1／2（251cc以上／250cc以下)、MS-1／2（251cc以上／126〜250cc)、2VS（240cc以上の2バルブ)、ES-1（251cc以上)、MT-1（751cc以上)、2VT（390cc以上2バルブ)、TT1／2（'72年までの351cc以上／350cc以下)、SSC883（XLH883)、SSCオープン（XLH883／1100／1200、XR750／TT／1000、KR／KR-TT、ビューエル、前述エンジンのオリジナルレーサー)、HUGE-1（850cc以上)、HUGE-2（390〜850cc)、ターミネーターズ（モディファイド：120〜350ccオフロード車、エキスパート：排気量オープン） ❹2万9000円 ❺ゴールプロジェクト ☎048-473-0754 ❻3000円、パドック：土曜フリー、日曜：2000円

11.27 山梨
JJRたのしくやろうぜカップ
❶スポーツランドやまなし ❷先着順 ❸バイクであれば、ベースマシーン、改造範囲、ともに自由 ❹1万8000円 ❺JJR事務局 山口仁 ☎0426-65-7510（月〜金曜20〜23時ごろ） ❻無料

12.8 TI
'96モトルネGP
❶TIサーキット・英田 ❷11月5日 ❸MR（クラシック)：90、125、250、500、オープン、シングル：2VS、NS1、MS1／2、ES、ツイン：2VT、MT1／2、ET、ネイキッド：S-NK、NK-M、U-NK、SPR ❹2万4000円 ❺リバーフィールド ☎086-278-6888 ❻2500円 パドックパス：2000円 ■入場招待券のプレゼントあり。詳しくはP.117を。

12.14 筑波
テイスト・オブ・フリーランス スペシャルラウンド
❶筑波サーキット ❷11月6日 ❸ドーバー1／2、ドーバーモンスター、ドーバーゼロ1／2、ドーバーFゼロ ❹3万円 ❺フリーランスプランニング ☎03-3707-7223 ❻3000円 パドックパス：2000円 ■申し込み者多数の場合、筑波ライセンス所有者優先。

12.15 鈴鹿
'96〜97スーパーバイカーズ・イン・鈴鹿 第1戦
❶鈴鹿サーキット ❷11月29日 ❸プロダクション2／4：それぞれ2・4サイクルの一般生産車両、ミニ：ミニモトクロッサー、オープン：改造無制限、ロードスポーツ：ロードスポーツ車であれば、排気量・改造無制限、キッズ：80cc以下の車両で12〜16歳未満の少年が対象 ❹1万4000円（キッズクラスは第1戦のみ無料） ❺Jレーシング ☎052-802-0117 ❻1500円 ■第2戦以降は、'97年1〜2月の予定。

● CIRCUIT RUN

ここでは車両別、もしくはタイムによるクラス分けなどによって、シングルおよびツインや旧車、空冷4気筒、ネイキッドなどが出走可能な走行会を紹介する。※は、当日午前中に料金別途で講習会があることを示す。
❶開催コース ❷走行時間 ❸必要ライセンス ❹料金 ❺参加定員 ❻問い合わせ先

11.5 間瀬
❶日本海間瀬サーキット ❷30分×2回 ❸不要＊ ❹7000円 ❺50名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 主催：日本海間瀬サーキットラン事務局 ☎0256-85-2201 ■ライセンス料＋共済費：4万5000円。

11.5 筑波
❶筑波サーキット ❷11〜12時 ❸不要 ❹1万5000円 ❺35名 ❻ファンプランニング ☎045-985-1127

11.13 エビス
❶エビスサーキット ❷30分×3回 ❸不要＊ ❹1万円 ❺50名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 主催：エビスサーキットラン事務局 ☎0243-24-2972 ■ライセンス料：3万3000円。

11.15 間瀬
❶日本海間瀬サーキット ❷30分×3回 ❸不要＊ ❹1万円 ❺50名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 主催：日本海間瀬サーキットラン事務局 ☎0256-85-2201 ■ライセンス料＋共済費：4万5000円。

11.16 那須
❶那須モータースポーツランド ❷30分×2回 ❸不要＊ ❹7000円 ❺50名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 主催：那須モータースポーツランド事務局 ☎0287-63-7300 ■ライセンス料：2万3000円。

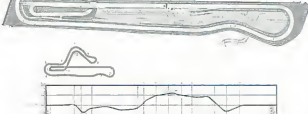
11.26 筑波
❶筑波サーキット ❷30分×2回 ❸不要＊ ❹1万5000円 ❺70名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 主催：金城サイクル・チームIVY ☎0489-56-2780 ■ライセンス料：1万3000円。

11.30 那須
❶那須モータースポーツランド ❷30分×2回 ❸不要＊ ❹7000円 ❺50名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 主催：那須モータースポーツランド事務局 ☎0287-63-7300 ■ライセンス料：2万3000円。

12.3 筑波
❶筑波サーキット ❷20分×4回 ❸不要 ❹2万8000円 ❺60名 ❻カタヤマズバイクスクール事務局 ☎03-3263-4464 ■レンタルツナギ（3000円）あり。

"セントラルサーキット"オープン

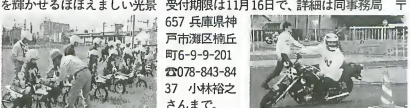
昨年紹介した〝セントラルサーキット〟が9月16日に営業開始した。兵庫県のほぼ中央に位置し、中国自動車道滝野社I.C.または加西I.C.から約20分、総面積30万㎡を誇る、JAF、MFJの公認サーキットだ。2／4輪、カート以外にも、ゼロヨン、ジムカーナに使用可能な設備を持ち、ボックス席979とベンチ席2156を備える。ライセンス料は3万2000円で、共済費1万2000円、年会費1万7000円、走行料金は2輪／カート：3300円（30分)。また団体会員の制度もある。営業時間は6〜19時 入場料金：大人1000円、高校生700円、中学生以下無料。問い合わせは同サーキット 〒679-11 兵庫県多可郡中町坂本字草山521-1 ☎0795-32-3766まで。

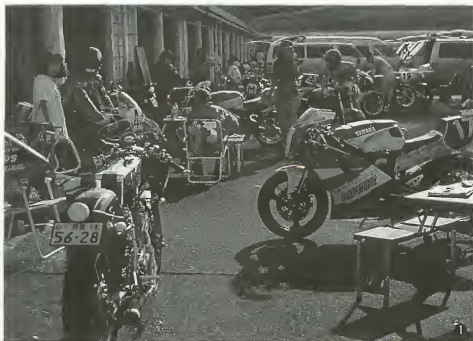
■全長距離：2804m 幅員：11〜15m セーフティゾーン：3.5〜80m 路面：特殊アスファルト ピット数：38 ピットロード幅員：10m 最大直線長：677m(左端がゼロヨンスタート地点) 最大縦断勾配：7% 最大高低差：20m パドック：1万900㎡

'96少年少女モーターサイクルスポーツスクール

9月と10月に、大阪、東京、宮城で、日本自動車工業会とMFJが主催する〝'96少年少女モーターサイクルスポーツスクール〟が4回開催された。小学校3〜6年生を対象に、ふだん体験する機会の少ないモータースポーツに触れてもらうのが目的で、お父さん、お母さんの手助けを受けながら、総勢約120名の子供たちが50ccのオートマチック車を体験した。もちろん親も50〜90ccのバイクにまたがり、親子で目を輝かせるほほえましい光景が随所でみられた。興味のある親御さんは、同報道事務局☎03-5541-6814まで。

'96ジムカーナグランプリ最終戦・京都GP

今年で6年目を迎え、会員規模も1000名を超える日本最大のジムカーナクラブ〝GRA〟が、今年度の最終戦を11月24日に京都の日立ドライバーズ・スクール（京都府乙訓郡大山崎町大山崎鏡田38 ☎075-957-8171）において開催する。ジムカーナが好きな人であればだれでも参加可能で、車両に制限はないが、公道を走るのに適した仕様であることと、グローブや長袖などの着用が求められる。参加受付期限は11月16日で、詳細は同事務局 〒657 兵庫県神戸市灘区楠丘町6-9-9-201 ☎078-843-8437 小林裕之さんまで。

■BMW GSギャザリング 日時：11月17日13〜16時 場所：BMWジャパン幕張本社1階ショールーム 主催：BMWモーターサイクル首都圏ブロック会、各ディーラー GSシリーズが主役の大会です。今まで個々に活動していたオフロード好きの集まりをジャンボリー的なものにしたいと思います。興味のある方は、千葉・幕張へ！

MCUフェスティバル in SUGO

●モーターサイクル・コンストラクターズ・ユニオンが年に1度菅生サーキットで行うライダーのお祭り

❶MCUの母体がSSUだけに、単気筒車で走る参加者が多いが、ツインはもちろん、マルチも少なくはない。この点に関しては、SSU時代からべつにシングルのみという決まりはなかったが。丸一日の貸し切りのため、テーブルと椅子を持ち込んで、じっくりとセッティングをしたり、それより食い気だと昼食に凝るグループもあった。❷走行クラスは、A：MS-1／MT-1を含むスポーツ走行（競技ライセンス保持者基準タイム：筑波1分15秒以内）、B：MS-2／MT-2同（1分30秒以内）、R：ES-1／ET-1同（1分10秒以内）、F：サーキットライセンスを持たない初心者のスポーツ走行、体験クラス：先導車付きで追い越し禁止（ツナギなしでも参加できる）――の5つに、今年は分かれていた。

MCUは、メーカーが販売している量産車にさらに手を加え、ユーザーひとりひとりのニーズに合わせるなどを行う、カスタムショップ、チューナー、コンストラクターたちが集まって作った団体だ。母体は8年前に発足したSSU＝シングル・ショップ・ユニオンだが、この春、ツインやマルチを専門に扱うショップも加えて、団体名を変更している。

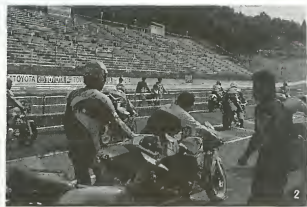
こう書くと、「そうか、毎年SSUがやっていたあのフェスティバルか」と気づかれる方もいよう。

この催しは、菅生サーキットを丸一日借り切って走ってしまおうというもので、16インチ以上のオンロードタイヤを装着した250cc車以上なら、ほとんどどんなオートバイでも参加できるし、サーキットライセンスがなくてもOKだ。したがって、初心者やサーキット初体験という参加者も多いが、例えば、筑波サーキットで1分10秒／20秒／30秒以内といった方法でライダーを分割するなどして、速いライダーにも不満のないようにしている。

また、ストレートを使っての最高速トライアルやヤマハのパスによるサーキット1周レースなど、普通のサーキット走行とは異なるイベントも企画された。パドックでフリーマーケットが行われるのは例年のことだし、毎年といえば、くぬぎ山荘における前夜祭も盛り上がった（今年は平忠彦さんも出席）。

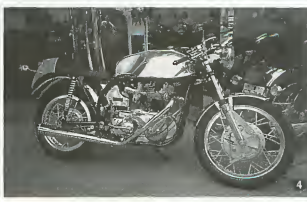
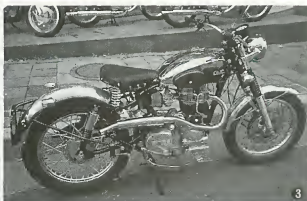
参加できる車両と料金について少々書くと、オイルフィラーとドレンボルトのワイアリングや緩み防止処置、改造はMFJ国内競技規則に準ずるなど、MCUらしく、決めるところはビシッとしている。

クラス別走行会は、25分3回で8000円、パーティと朝食付きのくぬぎ山荘泊は8000円だが、テントを持ち込めば4000円ですむ。とにかく安いのも特徴だ。

■MCU事務局：東京都世田谷区尾山台2-29-20 株式会社リンドバーグ内　Tel.03-3705-2021

ボーイズ・カフェの開店とエンフィールド長期試乗

●オーヴァー・レーシングが東京に開店したエンフィールド主体のショップ。…と、そこで借用した500について

❶店はとてもきれいだ。その前に立つ3人は、左から、開店の応援にディライトからやって来た片岡さん、ボーイズ・カフェのメカニック、三浦さん、そして代表の小野さん。店の内外に各種（といっても基本は350と500だけだが）のロイヤル・エンフィールドが置かれている。さすが専門店だ。❷店内には、先日本誌でも試乗したOV-10Aなども展示されている。❸オレンジブルバードが昔日のモトクロッサー（いやトライアル車か）風に改造したエンフィールド。フロントエンドはそっくりヤマハSRだから、よく走るだろう。❹こちらは新車のトライトン。別体エンジンをわざわざ探して組んだものだ。すでに試乗しているから、近々誌面に登場させよう。

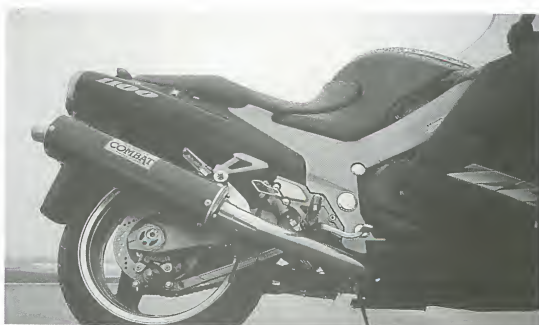
■ボーイズ・カフェ：東京都世田谷区船橋6-5-7 Tel.03-3329-7150

鈴鹿のオーヴァー・レーシング・プロジェクトがインド製のロイヤル・エンフィールドを輸入販売しているのはすでによく知られているが、順調な売れ行きをさらに加速すべく、東京に専門店をオープンした。これまでの購買層がそうさせたのか、ショップ名は〝ボーイズ・カフェ〟という今様のものだが、同店代表の小野さんが元クラブマン誌編集長ということもあり、10月1日の開店早々に店を訪れたほとんどは、バリバリの旧車マニアたちと見受けた。

それはともかく、オーヴァーの直営だから、望めばOVシリーズ各車や同社がプロデュースしたトライトンも買うことができる（展示もしている）。

さて、開店に際して前出の小野さんが、「1台おろすからさ、長期試乗してみない…」と気前よく500のデラックスを提供してくれたので、エンフィールド・インディア…いや、それは古い名前で、今はれっきとしたロイヤル・エンフィールドの試乗を、次号から断続連載（と今からことわっておく）することにした。1950年代の英車そのままの走行フィーリングは今のオートバイにない素直な味わいだし、10年以上前に乗った車両と比べるとずっと出来がよくなっているから、少しいじればずいぶんいいオートバイになると思う。連載では、大げさな改造よりも、品がよく味のある実用スポーツ車への変身といった線を狙ってみたい。というわけで、次号は新車の慣らしなどについて書く。　（佐藤康郎）

Photos：Yasuo Sato

超極太45φは伊達じゃない!!

スーパーコンバット Type TWOテールにMP（モンスター・パワー）登場。

ZZR1100用スーパーコンバット **MP** Type TWOテール　¥208,000

MPとはモンスターパワーを意味し、既存の枠を超え最高の性能を引き出し、さらなる上級ライダーに向け開発された、かなりハイグレードなエキゾーストシステムです。
このマフラーの造りはクラス過去最高45φ の太さを誇る超極太ステンレスエキゾーストパイプ（現行リッタークラスのスーパーコンバットシリーズは42.7φ を使用）を㎜単位の寸法追求により徹底的に開発、外観はもちろんパワー面での力強さは他の比では有りません。さらにその性能を増幅させるため経年変化に対応しながらストレート排気を可能としたNEWコンバット構造130φフィラメントワインディングカーボンサイレンサーをツーテール装備、この大容量、高効率のサイレンサーとのマッチングにより出来上がった今までにない最高のエキゾーストシステムがZZR1100用スーパーコンバットType TWOテール**MP**なのです。

● スーパーコンバットシリーズは総てJMCAに対応しております。

応援します。グッドライダー 全国二輪車用品連合会 JMCA

SP TADAO RACING PARTS

新しいスーパーコンバットシリーズのサイレンサーには、耐久性、耐熱性のUPしたフィラメントワインディングのカーボンが使用されております。
ご購入はお近くのオートバイ用品販売店か直接スペシャルパーツ忠男までお申しつけください。
※製品の価格には、消費税は含まれておりません。ご注文の際には販売価格に3%をのせてご注文ください。
●写真は試作品のため製品とは多少異なります。

水曜 定休

お問い合わせ **03-3845-2009**

羽田店〒144東京都大田区萩中3-6-6☎03-3741 1771　通販部　上野店〒110東京都台東区北上野1-7-5☎03-3845-209　横浜店〒240神奈川県横浜市保土ヶ谷区星川☎045-333-3544

TSUKIGI Racing / KEIHIN / KERKER / EARL'S / WORKS PERFORMANCE SHOCKS / DYNA / ÖHLINS / モリワキ ENGINEERING / MIKUNI / ヨシムラ POP YOSHIMURA / AP Lockheed Brakes / WP ADJUSTABLE STEERING CONTROL / VANCE & HINES

●SUPER BANDIT 7　SIMPSON

57〜62cm・黒／白

~~¥64,000~~ ↓　送料別(¥800)

大特価 ¥37,000

スモーク・ミラーシールドもあります。

OVER Racing Project

車種・タイプ	BACK/UP	
Z-1/Z-2/MK-2(ディスク用)マスターシリンダー付	140mm/100mm	¥62,000
Z1000J/R	100mm/ 90mm	¥50,000
CB750FZ/CB750FA〜FC	80mm/ 40mm	¥50,000
ZEPHYR400	60mm/ 60mm	¥50,000
ZEPHYR1100マスターシリンダー付	80mm/ 60mm	¥62,000
BULIUSE250	20mm/ 60mm	¥50,000
SRZ400/600 '90〜	30mm/ 20mm	¥50,000
CB400SF	30mm/ 50mm	¥50,000
CB1000・BIG-1	30mm/ 50mm	¥50,000
XJR400	40mm/ 30mm	¥50,000
XJR1200	60mm/ 40mm	¥50,000
ZRX400	50mm/ 50mm	¥50,000
V-max	40mm/ 20mm	¥60,000
TRX850	15mm/ 35mm	¥60,000

AP RACING ●ブレーキマスターシリンダー

CP3125-2(16φ〜19φ) ¥36,000

超特価 ¥29,800

CP3125-2(16φ〜19φ) 機械式・ストップスイッチ付 ¥31,800

※その他、ブレーキ・クラッチマスターシリンダー

CP3125-5(12φ〜16φ)クラッチ ¥39,000→¥29,000
CP3125-6(16φ〜19φ)ブレーキ ¥39,000→¥32,000
(別体タンク)
CP4125-2(16φ〜22φ)ブレーキ ¥67,000→¥53,600
(ラジアルポンプ)
送料別(¥800)

●ロッキードキャリパー

▶CP2696 (2ポットパット付)
1ヶ 超特価¥16,800

▶CP3369 (4ポットパット付) ※左右有り
1ヶ 超特価¥39,800

▶CP4466 (6ポットパット付) ※左右有り
1ヶ 超特価¥59,800

brembo

超破格値で本物を!!

●レーシング異形4POTキャリパー(削り出し)

▶1台分(2ヶセット)
▶サポート付
▶セット販売のみ

大特価!!

送料別(¥800)

~~¥210,000~~ →¥135,000

19φNewラジアルポンプ¥50,000→特価¥38,000
2ポットカニ型GOLD　¥21,000→特価¥15,500
16φストリートマスターシリンダー別体式¥21,000→特価¥15,500

●ストリート4POTキャリパー(アルミ鋳造)(キャスティング)

1個¥25,000→特価¥20,000
2個¥50,000→特価¥36,000

●キャリパーサポート ※お問い合わせ下さい。
シングル¥7,000〜　ダブル¥13,000〜

techserfu

オールステンレスマフラー

ZX 9R	¥165 000	ZEPHYR400	¥145 000
XJR1200	¥153 000	ZEPHYR750	¥148 000
CBR900RR	¥148 000	ZEPHYR1100	¥148 000
ZZR1100(カウリング加工不要・右出し)	¥168 000	GOOSE250/350(タイプI)	¥88 000
GSX750/1100S	¥148 000	GOOSE250/350(タイプII)アルミステー付	¥95 000
88〜89 GSX-R750	¥148 000	Z I・Z-II(アップタイプ)限定品	¥163 000
86〜88 GSX-R1100	¥148 000	CB1000SF(センタースタンド可)	¥148 000
89〜92 GSX-R1100	¥148 000	GPZ750/900R	¥148 000
93 GSX-R1100	¥148 000	ZEPHYR1100(アップタイプ [illegible])	¥163 000
		GSF1200	¥148 000

スリップオンマフラー

YZF750SP(ステンレス)	¥71 000	89 FZR750R(OW-01)(ステンレス)	¥71 000
YZF750SP(チタニウム)	¥101 000	89 FZR750R(OW-01)(チタニウム)	¥101 000
89 GSX-R750R(ステンレス)	¥71 000	89〜92 FZR1000(ステンレス)	¥71 000
89 GSX-R750R(チタニウム)	¥101 000	89〜92 FZR1000(チタニウム)	¥101 000
90〜91 GSX-R750(ステンレス)	¥71 000	ZX 9R(ステンレス)	¥75 000
90〜91 GSX-R750(チタニウム)	¥101 000	ZX 9R(チタニウム)	¥115 000

オールチタニウムマフラー

XJR1200	¥258 000	CB1000SF(センタースタンド可)	¥253 000
GSX750/1100S	¥253 000	ZEPHYR750	¥253 000
[illegible] GSX-R[illegible]	¥253 000	ZEPHYR1100	¥253 000
[illegible] GSX-R[illegible]	¥253 000	GOOSE250/350(タイプI)	¥118 000
[illegible] GSX-R[illegible]	¥253 000	GOOSE250/350(タイプII)アルミステー付	¥125 000

定価より10%OFF

送料別(¥800)

WP ●ホワイトパワー

送料別(¥800)

Rショック
車種限定 詳しくは、TEL
20%OFF

ステアリングダンパー
(140m/m) 定価¥29,000↓
大特価¥18,500

●ホワイトパワープロラインホークスプリング(1ℓオイル付)
各¥16,500→特価¥15,000
各種取り揃えております。

ÖHLINS ●オーリンズリアショック

<ツインショックPBタイプ>
CB1000SF/CB400SF/CB750・900・1100/GSX250S/GSX400S/GSX750S・1100S/ZRX400/ZEPHYR1100・Z系/ZEPHYR400・750/RZ250/350
RZ250R/350R/SR400・500/SRX400・600(ツイン)/XJR400
各¥66,000 ➡大特価中

<シングルショック>
GSX750R(85〜87)GSXR1100(86〜88)(89〜92)/GSXR1100W(93〜94)
RGV250ガンマ/グース
GPX750R(87〜88)/GPZ1000RX/GOZ400/600R/GPZ750/900R
ZX-10/ZXR750(91〜92)(93〜94)/ZXR750R(91〜94)
ZZR400/600(90〜92)(93〜94)/FJ1100/1200(84〜87)/FJ1200(88〜90)
FJ1200/ABS(91〜94)/FZ750 (85〜86)(87〜94)/FZR750/1000(87〜88)
FZR1000(89〜94)/TZR250(91)(92〜95)
各¥80,000 ➡大特価中

<シングルショック>
CBR900RR (92〜95)/CB900RR(96)/NSR250R/RK/RC30/RC45
RS250S(95〜96)/GSXR600(92)/GSXR750/W(88〜94)/ZXR400
ZXR750(89〜90)/YZF1000(96)/SRX400/600/TZ125(95)
TZ125(96)/TZR250(89〜90)/YZF750R/SP ストリート
各¥88,000 ➡大特価中

<シングルショック>
GSXR750(96)/GSF1200(95〜)/GPZ1100(83〜84)/GPZ1100(95〜)
GPZ900R FADJ/ZX9R/ZZR1100(90〜92)/ZZR1100(93〜94)
TRX850/YZF750SPレーシング
各¥104,000 ➡大特価中

<ツインアジャスタブル>
CB1000SF/CB400SF/CB750・900・1100/GSX750・1100S
ZRX400/ZEPHYR1100・Z系/ZEPHYR400・750/
XJR400/XJR1200/V-MAX
各¥118,000 ➡大特価中

※ハーレー、BMW、モトグッツィ、ジレラ、ドゥカッティ等お問い合わせ下さい。

KEIHIN FCRキャブレターKIT　大特価中

●GPZ400R・F/ZZR400/ZXR400/ZEPHYR400/Z400GP/ZRX400/Z400FX/CBR400RR/CB400SF/CBX400/CB-1/GSX400インパルス/GSX400S刀/RF400/バンディット400・V/XJR400
28φ〜33φ ¥136,000

●Z1・2/GPZ750F/Z750FX1・2/ZEPHYR750/Z750GP/Z650/GPZ600R/CB900F・750F/CBX750/GSXR750・R/GSX750S刀
33φ〜39φ ¥136,000〜¥146,000

●ZEPHYR1100/GPZ1100F旧/GPZ1100F('95〜)/ZX11・10/Z1-R/GPZ1000RX/GSX1100S刀/FZR1000/FZR750
37φ〜41φ ¥146,000〜¥160,000

●ZZR1100C・D/ZX11('93〜)/ZX9R/CBR1100/CB1000SF/CBR900RR/GSF1200/GSXR1100/XJR1200/FJ1200・1100/TRX850/TDM850/FZR750R
39φ〜41φ ¥146,000〜¥160,000

※その他、ドカティ、BMW、ビモータ、トライアンフ、ジレラ等あります。お気軽にお問い合わせ下さい。

IMPERIAL ●インペリアル

手曲げタイプ

GPZ900/750R	¥88,000	ZEPHYR1100	¥88,000
CB1000SF	¥88,000	XJR1200	¥90,000
GPZ1100	¥92,000	CB400SF	¥78,000
ZEPHYR400	¥78,000	ZRX400	¥78,000
XJR400	¥80,000	※その他の製品もお問い合わせ下さい。	

── 城西オリジナルモナカマフラー ──

送料別(¥800)

ALL¥38,400

車種限定 インパルス、CB400SF
XJR400、ゼファー400、ZRX400

夢工場、立川店に完成!!

▶サンドブラスト
▶その他、カスタムできますよ〜ん。
※詳しくは、立川店・世田谷店へTEL.下さい。

色々特価販売中ですので、お問い合わせ下さい。

TOKYO PARTS 城西

<世田谷店>
☎03-3323-3441〜2
〒156 東京都世田谷区松原1-56-25

通信販売大歓迎!!
●送金先は、世田谷店又は立川店へ。
●注文方法は、メモ用紙に品名・サイズ・色・車種・年式・お客様の電話番号を記入の上、代金と共に現金書留でお送り下さい。
(1万円以下は送料¥824を同封して下さい。※但し、沖縄・離島はプラス¥2,000)
広告に掲載されているのはほんの一部です。他にご希望の商品がありましたら、御来店又はTEL下さい。

<立川店>
☎0425-25-7762〜3
〒190 東京都立川市富士見町6-49-25

交番　GS　立川富士見町住宅　変電所
至青梅　西東京いすゞ　新奥多摩街道 至日野橋
東京パーツ城西
(立川店)

営業時間／平日10:00AM〜8:00PM (日曜・祭日10:00AM〜7:00PM) (火曜定休日)

消費税3%は含まれておりませんのでTELください。※在庫必ずTELにて確認して下さい。(全国クレジットOK!!ご利用は総額3万円より。詳しくはTEL下さい。

AUTO JUMBLE

オート・ジャンブルは、オートバイ、パーツなどを
読者の皆さんが売り買いするためのスペースです
締切日は毎月の月末、その日までに届いたハガキを
1カ月後の1日発売号に掲載いたします
'97年2月号のみ投稿締切は11月25日になります

オート・ジャンブルの締切は毎月・月末です

■オート・ジャンブル利用のご案内

1)投稿には専用ハガキかそのコピーをご使用ください。また、投稿者がご本人であることを確認するために、投稿される際には捺印をお願いいたします。
2)掲載は無料ですが、ひとり1通とさせていただきます。原稿量は1人200字前後（住所、氏名を除く）です。過大な場合は一部割愛させていただきます。写真は横位置のものに限ります。投稿原稿および写真は返却いたしません。
3)文字、数字は楷書ではっきりとお書きください。また、項目ごとの区別および、商品ごとの区切りをはっきりわかるようにしてください。
4)内容を変えない範囲で、原稿には手を加えさせていただきます。
5)業者の方、あまりに頻繁な方は、掲載をお断りいたします。
6)掲載後の、当事者同士のトラブルには、当編集部は一切の責任を負いません。
以上をご了承のうえ、オート・ジャンブルをご利用くださるようお願いいたします。

■専用ハガキの書き方

1)価格の記入されていないものは掲載いたしません。
2)①の、売りたし＝●、買いたし＝○、交換希望＝■、その他＝★、のいずれかをマークしてください。
3)車両の場合は、②～⑩の項目に、パーツの場合は項目⑩の余白に記入してください。車両とパーツの両方の場合は、車両の記入が終了したあとに、〝以下パーツ〟と書き、●○■★マークのいずれかを記入してください。
4)交換の場合〝当方は○○○〟と自分側の物品がわかるように書いてください。
5)項目⑪は、連絡や物品の引き渡しに関する条件です。取望＝取りに来る人に限る、葉望＝連絡はハガキで、往葉望＝連絡は往復ハガキで、電望＝電話連絡の際の希望時間を示す（午前、午後の区別を明確に、特に12時は昼、夜をはっきり示してください）。なお、氏名は漢字で、読みにくい場合はルビをふり、住所、電話番号ともども楷書ではっきりと書いてください。葉望の方でも編集部から問い合わせをする場合がありますので、必ず電話番号をお書きください。

■文中略語一覧

書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル(N)、フロント＝F、リア＝R、シングル＝S、ダブル＝D、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝S アーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝S ダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

●カワサキＺ１／２用手曲げマフラー　直管型　バッフル付　新品　３万9000円
〒572　大阪府寝屋川市楠根北町1-25
☎0720-25-1741（15～20時）　杉山孝

○スズキGSX-R750　86年型用Ｓシート　カバー　赤　85～87年型可　適価で　その他各種　パーツ希望
〒034　青森県十和田市東二十三番町28-43-215　☎0176-24-3719（21～24時）
梅村正幸

●ヤマハSRX250F　86年型　黒　10万円　NS-2仕様　NP＆部品取車あり
〒433　静岡県浜松市初生町199-7　☎053-436-4980（20～23時）　松下邦彦

●ホンダモンキー　白　23万円　限定車未走行　●同Ｚ50Ｊ　74年型　５万円　●ヤマハTY250　75年頃　15万円　廃車済　程度上　●CB72　赤　35万円　程度上　タイプ１　●同用新品タンク　Ｆフェンダー　サイドカバー左右　Ｙシートあり　●ダックス50　3000km　橙　３万円　取望　葉望
〒402　山梨県都留市法能426-5
武井利行

●モトグッツィＶ35イモラ　85年型　検切れ　赤　16240km　21万円　●ヴェスパ100Ｓ　６万円　レストア用　●50Ｓ　２万円と３万円　●ヤマハSR用K&H製Ｄシート　１万8000円　BSAタイプマフラー　１万5000円　SRX250用マキシマ製マフラー　１万6000円
〒376　群馬県桐生市広沢町6-421　☎0277-54-3405（18～21時）　荻野広延

●ホンダGB500　88年型　検切れ　茶　18万円　程度上　●ヤマハTA125　72年型　黄　48万円　程度上　即レース可　入賞車　SPあり　●トライアンフT120R　67年型　40万円　現在バラバラ　レストア用　ヘッド加工済　●スズキセルペット　63年型　５万円　不動　取望

〒124　東京都葛飾区堀切3-36-7　☎03-3694-7626（20～22時）　萱野利之

●カワサキGPZ1100F　検96年10月　銀　9900マイル　55万円　カーカーメガホン　アールズOC　Ｆブレーキメッシュホース　その他少改造　NPあり　程度上　タンク新品　美車　値引可　取望
〒320　栃木県宇都宮市駒生町3329-41
☎028-652-3759（19～23時）　伊沢誠

○ヤマハYZF750用Ｆブレーキ　６ポットキャリパー左右セット　３万～３万5000円で　XJR1200用スペック製ビキニカウル　純正黒　１万～１万5000円　近県参上　特にブレーキ　気長に待ちます　往葉望
〒190　東京都立川市一番町1-53-27
宮崎純明

●スズキGSX-R油冷用ケイヒンFCRφ39mm　ヤマハOW01用ライトスイッチ　スロットル　セットで14万円　同キャブ用K&Nパワーフィルター＆アダプターセット　１万5000円　GSX-R1100　91／92年型用純正Ｓシート　2500円　以上すべて新品　取望　往葉望
〒607　京都市山科区椥辻中在家町28-308
舟槻貴司

●ヤマハFZ750レーサー　85年型　黒　65万円　FR足まわり＆キャブはOW01より移植　６速ミッション　RCスゴーハイカム　エビスＫ３カップ優勝車両　●マルケジーニＲホイール6.00×17　５万円　スズキGSX-1100R用5.50×17ホイール　タイヤ付　３万円　スズキワークス仕様Ｒホイール5.50×17　１万5000円　ホンダRS250　91年型用ニッシンキャリパー　２万円
〒961　福島県白河市萱根字烏子山7-25
☎0248-27-0061　根本秀明

●ホンダCB250RS改　保切れ　赤　12000km　20万円　FT400用EN　デロルトキャブレター　ドゥカティ風FRPタンク＆シート　トマゼリセパハン　他改造多数
〒210　神奈川県川崎市本町2-11-11　☎080-50-00508　恩田和彦

●ヤマハTDR80　保98年８月　白　13000km　９万円　程度中　機好調　●カワサキAR125II　保97年３月　赤　12000km　４万円　ミニカウルなし　●29K　検切れ　16000km　18万円　51L用インナーチューブ装着　外中機良　●ITG用書付フレーム　１万円　他EN＆外装以外のパーツあり　GPZ400R1用EN　１万円　Ｆフォーク　OH済　１万円　Ｒホイール　5000円　Ｒショック　2000円　他小物あり　ホンダRC24用左右カウル紺　傷あり　１万円　Ｎサイレンサー左右　１万2000円　○スズキGSX-R1100　Ｌ～Ｎ　○750SⅢ／Ⅳ　○400RL～S　足まわり良好なら外装不問　葉望
〒113　東京都文京区西片2-12-3
谷川弘泰

○BMW R100RS２本ショック型用PVM製Ｒホイール　５万円くらい　R1100RS用パニアケース２個　安価で　スズキカタナ750用PVM製Ｆホイール　３万円くらいで
〒315　茨城県石岡市府中4-9-7　☎0299-22-5717（19～23時）　小松崎泰

●カワサキGPZ900R A8逆輸入車用センター＆アンダーカウル　赤黒　新同　美品　１万5000円　ドクター須田製ハンドルスペーサー　5000円　送料着払いで　往葉望
〒028-54　岩手県岩手郡葛巻町葛巻12-37-7　佐藤康博

●ホンダCB400F　76年型　新規登録　赤　6600マイル　68万円　外装リペイント済　各メッキパーツ再メッキ　シート張替済　美車　●同書付レストアベース車　28万円　EN実動
〒123　東京都足立区梅田4-22-11　☎03-3889-5426（８～20時）　関口善朗

●スズキGSX-R1100／GSF1200用ヨシムラハイカムST-2　強化バルブスプリング　φ80mmピストン　1100R　90年型用シリンダーヘッド　15万円　値引可　往葉望
〒560　大阪府豊中市玉井町2-8-28
高橋輝通

●カワサキZX-10 B1　88年型用黒銀センターカウル左右　各１万5000円　アンダーカウル　割れなし　美品　１万円　GPZ900R用バンス＆ハインズSSマフラー　１万5000円　少傷あり　取望
〒190-12　東京都西多摩郡瑞穂町箱根ケ崎1177-3　☎0425-57-1372（９～23時）
村野聖

●ヤマハYZF６ポットキャリパー　５万円　カワサキGPZ900R用PVMマグネシウムホイール　フロント3.50×17　リア5.00×17　タイヤ新品　PVMφ300mm　鋳鉄ディスク付　35万円　バンス＆ハインズSSマフラー　３万円
〒412　静岡県御殿場市塚原1256　☎0550-83-1371（18～24時）　山口陽一

●スズキGSX-1100カタナ　94年型　検98年９月　銀　3500km　55万円　国内仕様　リミッターカット　完STD　美車　名変確実な方　葉望
〒651　兵庫県神戸市中央区神仙寺通3-1-33-104　重田和久

●スズキRG400Γ　86年型　検98年７月　ウォルターウルフカラー　3400km　20万円　値引可　程度極上　SP＆マニュアル付　完STD車　室内保管　美車
〒819-13　福岡県糸島郡志摩町師吉306-10　☎092-327-1588　有田陽次

●カワサキZ1R　２型用タンク　サビ止め加工　同１型色にリペイント済　極上　４万5000円　ザッパー用ステム　２万円　エアフィルターボックス　5000円
〒168　東京都杉並区上高井戸3-2-23
☎03-3290-1317　秀島正

○ヤマハセロー　セル付　８万円くらい　程度不問　葉望
〒613　京都府久世郡久御山町佐山北代36-15　森安津子

○スズキGSX-R750RJ　88年型黒用純正Ｓシート　カウル　他パーツ　社外カウル　ショック等　適価で　葉望
〒811-22　福岡県粕屋郡志免町大字別府328-1　筒井調

●ホンダCB1000SF　93年型　検97年３月　赤白　9000km　45万円　応談　ヨシムラサイクロン改　ポッシュナローアップバー他　応談でパーツ付けます　NPあり
〒240-01　神奈川県三浦郡葉山町堀内1837-1　☎0468-75-6226（20～22時）
碓井紀人

●カワサキ500SS　75年型　12000km　36万円　未登録　キャブOH済　EN絶好調　スペア外装　シート付　●4L3用メーター　キャブ一式　各１万円　2GH用カーカー集合　１万8000円　同用シートおまけ付　8000円　GPZ750用キャブOH済　１万円　Z1R用アンコ抜シート　２万円　○モトグッツィルマン1000用Ｎシート＆テールカウル
〒603　京都市紫竹下緑町5-2　☎075-495-4383　岩康彦

○スズキGSX-R1100K　89年型用Ｓアーム　トルクロッド　３万円くらい　同型以降用クレバーウルフシートカウル　ツーリングタイプ　３万円くらい
〒238　神奈川県横須賀市上町4-59-101
☎0468-25-6547　山田真知武

●投稿される際には、必ず捺印をお願いいたします。

●カワサキZ1B　75年型　検97年7月　青メタ　26000km　78万円　STD　Nマフラーあり　EN好調　バッテリー＆タイヤ新品他　手のかかるところはありません　機外共上　欠品なし　●ホンダCBX750Fホライゾン　検切れ　6800km　スズキGSX1100H　検98年3月　機外共上車あり　●カワサキH1　69年型　赤　16000km　39万8000円　オリジナル　程度上　●同用エグリタンク　中古　4万8000円　Fフォークインナーチューブ新品　5万8000円　ライト　ステー新品セット　3万8000円　シートベース1万2000円　Fフォークセット　中古　3万8000円　Z1用EN　10万円　他多数あり　取望
〒550　大阪市西区北堀江1-10-14　☎06-536-4193（9～17時）　岡本錦一

●ホンダCB1100F用チェイススペンサーレプリカマフラー　8万円　同用シリンダーヘッド　要OH　1万円　RC45用ノーマルFホイール　タイヤ付　ディスクなし　ビッグ1にボルトオン可　2万円　RC30用マスター＋ステンメッシュホース＋ビッグ1用キャリパー左右セット　3万円　CB1100R用FRP製Sシート　1万円　ビッグ1用Fショックプリロードアジャスター　5000円　アライSARAHサイズS　キャンディ赤　新品　2万7000円を1万5000円で　取望
〒359　埼玉県所沢市若狭4-2506　☎0429-48-7652（21～23時）　栗林剛

○フルフェイスヘルメット　アライスペンサーR　マールボロのロゴ入り　89～90年頃に発売の物　またはその他のマールボロロゴ入りヘルメット　メーカー＆種類不問　サイズ57～60cm　良品希望
〒516　三重県伊勢市御薗町新開469-6　☎0596-36-3403　西川年彦

●ヤマハSRX-6　III型　88年型　検切れ　銀　10000km　15万円　値引可　ヨシムラハイカム　Fメッシュホース　Fショックアジャスター　ホンダCT110と交換可　●FZR400R用Fまわり一式　4万円　SRX-6　I型用Rホイール　8000円　タンク　FRPシート　Nシート　書付フレーム　各5000円　NSR250R用メーター　7000円　○SRX-6用FCRキャブφ37～39mm　NSR250R用BS　Rスタンド　94年型用FRPカウル
〒192　東京都八王子市北野台1-12-4　☎0426-35-6359（20～23時）　西村克彦

●カワサキZZ-R1100　90年型　検96年11月　STD色　40000km　100万円　OH後10000km走行　コスワースピストンポート加工済EN　ビートBS　テクマグFRホイール　Fディスク　ブレンボφ310mm　ロッキードFキャリパー　FCRφ41mm　オーリンズRショック　ベビーフェイスマフラー　他改造多数　EN完調　後輪140ps以上　薬望
〒364　埼玉県北本市中丸7-87-3　山壁正美

●ヤマハXS650スペシャル用FRキャストホイール　新同メッツラー付　フェンダー　Sアーム　ブレーキ　2万円　取望
☎045-433-2778　竹牟礼泉

●ヤマハFZR400RRSP　90年型　検切れ　赤ストロボ　7万5000円　程度下　レストア＆部品取用　RCスゴーフルEXマフラー付　欠品なし　足まわり移植に最適　SPレーサー　書あり　●カワサキゼファー750　US仕様用カムシャフト　1万円　ZXR400用FCRキット　エアクリーナー他　フィッティングパーツ付　4万円　ジャンクションボックス　5000円　他少々あり　往葉望
〒151　東京都渋谷区本町1-15-3-505　美馬武臣

●ドゥカティ400SS用FCRキャブφ33mm　マニホールド＆インシュレーター付　4万円　ビモータDB2用オーヴァー製カーボンマフラー　4万円
〒780　高知市昭和町15-2　☎0888-24-8083（18時～）　田内孝也

●カワサキZX-10　89年型　検97年7月　青　26500km　40万円　オーリンズRショック　Fスプリング　ステンレスメッシュホース　アップハンドル　ツキギマフラー他　NPあり　●ホンダCBR400F用N集合　青白サイドカバー　各1万円
〒555　大阪市西淀川区佃3-10-23　☎06-471-9801（19～22時）　緒方隆文

●スズキGSX-R750　94～95年型用φ43mm倒立Fフォーク　7万円　同1100　91年型用Nキャブ　Rショック　ハーネス各5000円　トキコ6ポットキャリパー　3万円　○同用φ39mmFCR　適価で　往葉望
〒216　神奈川県川崎市宮前区神木本町2-12-25　谷々信勝

●カワサキGPZ900R　85年型　検切れ　紺銀　50000km　12万円　機外下　ノーマル　リア故障　レストアまたは部品取用　●GPZ750R　85年型　検切れ　赤銀　30000km　13万円　完STD　機外共上　900用エンブレム　●GPZ1100F　83年型　検切れ　25万円　機外共下　13段OC　カーカーKZ　キャブレターなし　インジェクションイグナイターあり　Nマフラー　外装は下地のみ　レストア＆部品取用　●ヤマハFZ750　85年型　検98年9月　45万円　カスタム車　機外共上　FZR1000用EN　EN以外レストア＆カスタム済　フレーム＆外装オールペイント済
〒998　山形県酒田市松原南20-3　☎0234-24-6912（20～23時）　小野健二

●ヤマハSRX400　4型　91年型　検97年4月　エンジ色　12600km　25万円　応談　程度上　OH済　EN極上　慣らし中　外装少傷あり　通勤で女性使用　薬望
〒178　東京都練馬区大泉学園町7-12-7　長野きょうか

○ヤマハYG1用Dシート　程度中　1万円くらいで　Rサブキャリア　程度中　5000円くらいで　ヤマグチオートペットBP用セミDシート　適価で　○ミヤペットA20　レストア用車　安価で　薬望
〒424　静岡県清水市大内735-6　萩原正巳

●ヤマハXJR400/1200用RC甲子園製スピードリミッターカット　新品　取扱説明書付　5000円
〒379-23　群馬県新田郡藪塚本町大字藪塚1371-1　☎0277-78-6309（21～23時）　松島忠明

●カワサキゼファー1100　93年型　検98年4月　紺　6900マイル　45万円　逆輸入車　フェンダーレスキット　FRメッシュホース　コワーススタビライザー　シビエ100W　少傷あり　値引可　取望
〒578　大阪府東大阪市鴻池本町10-31-206　☎06-744-0920（20～22時）　西尾正武

●ヤマハXJR400用ビートナサートベーシックステンレスマフラー　3万円　純正Fブレンボキャリパー左右　RZ-R　Vマックス　R1-Z等にボルトオン可　YZF用マスターシリンダー　6000円　XJR用Fメッシュホース　長めの物　6000円　カワサキZXR250　91年型用Fまわり　三ツ叉　トップブリッジ　ホイール　キャリパー　要オイルシール交換　全部で4万円　同用リアSアームから全部　ショックなし　3万円　○GPZ900R/1000RX/ZX-10用EN　往葉望
〒277　千葉県柏市中原1-3-8　藤田巧

●カワサキFX用ノーマルFRホイール　1万円　Z1R　I型用FRホイール2.15×18　ディスク付　6万円　VM29　4万円　KZ900用書付フレーム　6万円　Z2用EN　5万円　同改造EN　1105cc　25万円　未使用モリワキビッグバルブステージ3その他　モリワキレース管未使用品　本物　リバイバル品とは別物です　25万円　その他パーツあり　●ヨシムラST2カム　3万円
〒357　埼玉県飯能市下加治276-41　☎080-72-55639　小野五十三

●ドゥカティ900SS　92年型　検98年9月　赤　5535km　65万円　程度上　モトプラン製パワークラッチ　FCRφ39mm　ジュラルミンフライホイール　ライディングハウス製カーボンマフラー　パワーフィルター　バーネット強化クラッチ付　●ホンダCBX1000　79年型　検98年3月　銀　13725km　55万円　機OH済　カーカー集合付　取望
〒975　福島県原町市大町3-54　☎0244-23-3472（19～22時）　鈴木良平

●ビモータSB7　96年型　検98年10月　白赤紫　880km　190万円　新同　私の手にはおえません　●マルケジーニホイール　20万円　●ヤマハYM1　64年型　48万円　軽登録　フルレストア済
〒514　三重県津市美川町8-38　☎0592-26-9854（19～22時）　高田昭夫

●ホンダモンキーJ1　74年型　保切れ　青　4500km　12万円　値引可　●モンキーRT　89年型　保切れ　青　3000km　18万円　武川メーター　ポッシュマフラー　値引可　●スーパーカブC65　6万5000円　欠品なし　STD　C100と同タイプの車　値引可　●ダックスST70用4速クラッチ付EN　同用ノークラッチ3速EN　●同部品取車　数台あり　1万5000円～　○モンキーZ50Z　K1　完動車　レストア車　部品取車　程度よい物　適価で　上記の車両と交換可
〒435　静岡県浜松市青屋町649-1-1-202　☎030-25-98273（12～22時）　鈴木啓子

●カワサキGPZ900R　A3～6用Fフォーク　三ツ叉一式　2万円　GPZ1000RX用純正キャブ　5万円　ゼファー1100用φ43mmFフォーク一式　4万円　GPZ900用ツキギサブフレーム　1万5000円　GPZ900R用ENを1000RX用ENに積み替えている車種の公認車検書類一式　応談　GPZ900R用センターカウル　アンダーカウル等小物あり　応談　安くします　●ヤマハFZR400R用Fホイール3.00　Rホイール4.00一式　3万円　GPZ900Rへの取付アドバイスします　●ホンダNSR250用Fフォーク一式　インナーアウターサビあり　3000円
〒470-02　愛知県西加茂郡三好町園原5-3-5　A202　☎080-13-88126（18～23時）　菅洋介

●ホンダGB400/250用ダブルエム製アルミFフェンダー　GB400/ヤマハSR400用マグラセパハン　GB400用純正シート　アンコ抜等あり　GB400用横浜ライニング製ツインマフラー　バラ売可　格安　まとめ買いはさらに格安
〒179　東京都練馬区北町5-11-17-303　☎03-3932-6881（20～24時）　斉藤真人

●ホンダNS50F　保切れ　青白　5400km　7万円　●モンキーZ50JII　白　7万円　4ℓ　●Z50J　赤　7万円　5ℓ　●CD90　黒　7万円　●C115Sスポーツカブ　青白　22万円　55cc　Yマフラー付　●スズキRG50Γ　赤　5万円　●エポ　黒　3万円　●モレ　黒　2万5000円　●ダイハツハロー　ソレックス　各部品取車　各3000円　●モンキーZ50J　5万円　5ℓ　レストア用　タンク＆サイドカバー欠品　●ヤマハGX750　銀　7万円　レストア用　書あり　●XL500S部品取車　5万円　取望
〒330　埼玉県大宮市中川324-3-102　☎048-685-0369（20～22時）　今野友行

●ホンダアフリカツイン650　88年型　検98年10月　トリコロール　10000km　29万円　応談　機外共上　完STD　無事故　立ちゴケ1回　林道未走行　チェーン要交換
〒335　埼玉県戸田市新曽1221-203　☎048-431-7966　関根聡史

○スズキGS500E　ヨーロッパ仕様　20万円前後　○ヤマハXT250 3Y5用Nキャブレター　3000円前後　○BMW R用シティケース　1万円以内　薬望
〒162　東京都新宿区山吹町332　ビラ早川906　鈴木弥佐士

●APレーシングクラッチマスターCP3125-5　1週間使用　新同　1万5000円
〒234　神奈川県横浜市港南区港南台8-39-8-107　☎045-831-0944（21～24時）　内田裕也

●スズキGSX-R750　86年型　検98年8月　青白　3000km　記録簿あり　18万円　完STD　欠品なし　極上　横浜ナンバー名変無料　●RGV-Γ250　88年型　保切れ　紺　13000km　8万5000円　ライト＆ミラー欠品　実動　メッシュホース　スガヤチャンバー付　社外製カウル＆シートサービス　Nマフラーあり　●カワサキZ1系V＆Hメッキ　3万5000円　ヤマハTX／XS650用MAC製メッキ　旧車レース用　各3万5000円　以上集合新品　ホンダCB400F用マフラーのみ　米国製社外品　1万8000円　Z1用スリップオンマフラー　米国製新品　2万5000円　○Z1　部品取
〒232　神奈川県横浜市南区通町4-93　☎045-741-6035（会）（11～18時）　浦末洋平

●カワサキZX-9R用テックサーフフルEX　7万円　FCRφ41mm　アクセルワイア付　8万円　オーリンズRショック　4万円　ブレンボF鋳鉄ローターφ320mm　2枚セット　パッド付　5万円　上記セットで購入の方スクリーンクラフトプレゼント　薬望
〒760　香川県高松市栗林町2-18-3　鎌田勝人

●カワサキZ系用ケイヒンCRキャブレターφ33mm　3万円くらい　薬望
〒710　岡山県倉敷市徳芳1215-82　添田健作

●スズキGSX-R1100　91年型　検97年4月　黒銀　10900km　70万円　ヨシムラデュプレックスサイクロン　91年型規制前　パワーフィルター　ダイノジェットST3　グッドリッヂブレーキホース　完STDは55万円
〒490-11　愛知県海部郡大治町花常馬島浦15-2　☎030-44-69448（18～23時）　山田真也

●ドゥカティ750レーサー　RSアカイシ製作　マービックホイールF3.50×17　同R5.50×17　FCRφ40mm　極上　60万円　●モトグッツィレーサー　スポークホイール　F3.00×17　R3.50×18　Fフォークなし　モトハウスアベ製アルミRホイール　30万円　●851初期型RSアカイシ製　フォルセラフォーク　マービック　マフラーφ50mmカーボン　Rフローティング　80万円　取望
〒441-13　愛知県新城市庭野字八名井田3-4　☎05362-3-1901（17～22時）　加藤誠

○カワサキZ750D1　テールカウル　純正の緑または赤　どちらでも可　美品　1万円くらいで
〒960-06　福島県伊達郡保原町字西町66　☎030-64-80770（20～23時）　斎藤孝宏

●ホンダCB750FCインテグラ　83年型　検切れ　赤白　18000km　27万円　応談　STD　極上　●ヤマハTL125　青　3000km　6万円　STD　程度上　●タクト50　黒　8000km　7万8000円　スタンドアップ　メットイン　極上　●CBX750F　83年型　検切れ　青　35000km　8万円　STD　程度中　上記配達可　相談　●スズキGSX400カタナ用タンク　シート　Fフェンダー　1万5000円　バラ売可
〒330　埼玉県大宮市今羽200　☎048-736-1273（18～21時）　青木晴男

●カワサキZ1／2用足まわり　ダイマグFホイール2.75×18　GSX-R用φ310mmスリット入りローター　RGV-Γ用4ポットキャリパー　リア4.00×18　RGV-Γ用ローター＆キャリパー　カタナ用アルミSアーム付　タイヤF9分山　R9分山　3カ月使用　美品　22万円　Z1／2用モリワキBS　200km使用　極上品　4万円　上記とセットの場合25万円　○Z用ミクニTM36キャブ　BSと交換も可
〒869-05　熊本県下益城郡松橋町大字松橋1293　☎0964-32-3197（10～23時）　境浩之

○スズキGSX250E　83～85年型SM　Nパーツ　スペシャルパーツ　マフラー等　適価で
〒683　鳥取県米子市上後藤4-15-27-201　☎0859-24-1419（22～24時）　後藤卓哉

●カワサキゼファー1100用スーパートラップインターナルディスクスリップオンマフラー2本出し　右側ヘコミあり　半年使用　2万円
〒653　兵庫県神戸市長田区松野通4-2-11-313　☎078-641-5836（17～23時）　政井広宣

●ヤマハFZR750　87年型用RCスゴーキット　クロスミッション　8万円　ハイカム　4万円　コンロッド　3万円　クランク　3万円　スズキGSX-R750　88年型用キャブ　1万円　セパレートレーシングハンドルφ39mm　同用Sアーム　1万円　往薬望
〒410　静岡県沼津市大平1201　岩崎敏幸

●スズキGSX-R750　90～92年型用バンス＆ハインズSS2-Rアルミサイレンサー　2万円　汚れサビ少々あり　取望
〒979-03　福島県いわき市大久町小久字菖蒲作56　☎0246-82-4088（20～22時）　谷平忠司

●カワサキZZ-R1100D2左ロアカウル紺緑　1万5000円　Z750FX用ビキニカウル　紺　1万円　Z1A用Nキャブ　OH済　3万円
〒424　静岡県清水市楠新田206-403　☎0543-48-7326（19～21時）　増田俊之

●ホンダCL90　8万円　●ヤマハFT50　3万円　●カワサキZ400FX用Nシリンダー＆クランク　セットで3万円　Z750用新品パーツ　コスワースφ73mmピストン　スリーブ　ヨシムラST1カム　強化スプリング　セットで13万円
〒646　和歌山県田辺市上秋津1602-7　☎0739-35-0782（19～20時　厳守）　岡山博至

●ドゥカティ900SS　89年型用外装一式　10万円　書付フレーム　5万円　他パーツあり　400SS　94年型用EN　20万円　スズキGSX-R1100　87年型用FRホイール　3万円　マフラー　5000円　カワサキZ用バーネット新品　1万3000円　WP製ダンパー新品　1万5000円　MKIIシリンダー1015cc　要OH　1万5000円　バンス＆ハインズ黒　1万5000円　FX用モリワキ　加工あり　1万5000円　アウトバーン　5000円　外装セット　塗装用　3万円　エアクリーナーボックス　3000円　FRホイール金　1万5000円　ザッパー用ステム下　5000円　Z1R-IIメーター4個セット　2万円　往薬望
〒166　東京都杉並区松の木3-20-2　長谷川一彦

●カワサキZXR750用φ320mmディスク左右　1万2000円　φ5／8Fブレーキマスター　5000円　ZZ-R1100D用R足まわり一式　5万円　タンク　2万円　表皮なしシート　4000円　Rシートカウル左右　1万2000円　プレート付ステップ左右　6000円　Rフェンダー　2000円　その他小物あり　同C用FRシャフト付Sアーム　1万円　ZX-10用Nマフラー　2万円　ホンダNSR用4ポットキャリパー付Nプロジェクト製サポート　ZX-10用に加工済　6000円　ZZ-R400新型用Fホイール　5000円　同旧型用右側スイッチボックス　3000円　ゼファー400用F足まわり　2万円
〒370-01　群馬県佐波郡境町上矢島74-2　☎0270-76-3707　金井智紀

●ホンダNSR250R　95年型用Fキャリパー左右　新品　2万5000円　●カワサキGPZ900R用ミクニTM36キャブレター　K＆Nエアフィルター付　程度中　4万円　アクセル　イグニッションコイル　2気筒　CDIタイプではない　新品　1万2000円　○ヤマハTZR250SP　90年型用Sアーム　2万円　薬望
〒211　神奈川県川崎市幸区東古市場39サイトウアパート201　森山豊

●カワサキZ1100GP　81年型用書付フレーム＋EN＋足まわり　18万円　同用Rシート　1万円　ヨシムラST1新品　5万円　メッキヘッドカバー　1万5000円　スクリーン　5000円　クランク　3万5000円　油圧計キット　1万5000円　ダイナコイル新品＋テイラーコード　1万5000円　ENハンガー　後のみ　5000円　キーセット　3000円　テールレンズまわりAssy　1万円　ヘッドライト　5000円　R1ステップ左右　1万円　トリップメーター　3000円　Z1100GPB2用燃料ポンプ　5000円　ZZ-R1100C用φ310mm　1万5000円　ニンジャ用車高調整キット　1万5000円
〒136　東京都江東区北砂2-15-42-611　☎03-5632-8410（19～23時）　渡部新

●ホンダCB1100RC用アルミタンク　新品　15万円　CB1100R用ミッション　1万5000円　同B用Sシート　新品　5万円　CB900F用ENパーツ多数　バラ売可　CB1100RレプリカFRPタンク　2万円　全品価格応談　往薬望
〒264　千葉市若葉区加曽利町1751-3　大吉英樹

●ドゥカティM900用ライディングハウスチタンカーボンマフラーSTDタイプ　8万円　ホンダCB1000SF用Nホイール　FR　タイヤピレリドラゴンGT8分山　スプロケ付　ベアリング新品　ディスクなし　5万円　OXレーシングハンドルホルダー　5000円　ノーマルENガード差し上げます
〒538　大阪市鶴見区諸口6-4-1-102　☎06-912-7380（20～22時）　山谷崇

○ヤマハRZ-R　83～85年型用タンク　サイドカバー　割れヘコミない物　少傷可　シート　破れのない物　EN　キャブレター　実動　調子のよい物　250／350cc用不問　チャンバー　ヘコミのない物　サビ可　メーカー不問　BS　メーカー不問　他カスタム用Fフォーク　Sアーム　FRホイール等　安価で
〒891-13　鹿児島県鹿児島郡吉田町本名477-7　☎099-294-3979　稲盛嘉洋

●ブルタコTSS125　63年型　赤銀　70万円　空冷ロードレーサー　当時の市販レーサー　タイムトンネル等旧車レース出場可能　アルミインナータンク　CDI点火　PEφ28mmキャブ　他はSTD　機OH済　クラブマン誌111号掲載車　アエルマッキレーサーと交換可
〒168　東京都杉並区宮前5-16-9-1F-D　☎03-5346-1319（21～23時）　太田毅

〈キリトリ〉

① 売りたし=●　買いたし=○　交換希望=■　その他=★
② メーカー名
③ 車名、タイプ名
④ 年式　19　年型／不明
⑤ 車検　19　年　月まで／検切れ
⑥ 保険　19　年　月まで／保切れ
⑦ 塗色
⑧ 走行距離　km
⑨ 希望価格　万　円
⑩ 車両説明

⑪ 取望／薬望／往薬望／電望（午前午後　時～午前午後　時）
⑫ 連絡先 〒　都道府県
☎　（　）　電話番号を掲載　する・しない
氏名　㊞

オート・ジャンブル専用ハガキ

編集部から問い合わせをする際などに電話番号が必要です。これと住所が記入されていないものは掲載いたしかねます。

1996 P.M.C. Conversion Type1

Z1-R
1,045cc

FOR SALE ASK

1996 P.M.C. Conversion Type2

Z1100B2
1,170cc

FOR SALE ASK

パフォーマンスマシン フロントブレーキkit
＜キット内容＞
330φ鋳鉄ローター
6ptキャリパー
サポート×2
¥ 189,000

K&Nフィルター TMR用セット
＜セット内容＞
フィルター×4個
& アダプター付
¥ 16,000

ビレット Z系用 バックステップ
17Sオール削り出し
マスターシリンダー付
¥ 53,000

ビレット Z系用 エンジンマウント
17S削り出し（ボルト付）
2点セット ¥ 8,900
4点セット ¥ 19,900

S1タイプブレーキkit（リア 250ミリ）
＜kit内容＞
ステンローター
ロッキード2ptフローティング
¥ 85,000

ビレット Z1100B2用 トップブリッジ
17Sオール削り出し
オービッククランプ付
¥ 39,900

Z1R用 ロングテールカウル
FRP製
ゲルコート仕上げ
¥ 25,000

アウトボード クラッチkit
レリーズ・マスター・ホース付
チェンジシャフト部に
ベアリング入り
¥ 49,900

S1タイプブレーキkit（フロント 330ミリ）
＜kit内容＞
ステンローター
ロッキード2pt
サポート×2
¥ 169,000

Z1000J・R ・1100R・GP用 ビレット バックステップ
17Sオール削り出し
¥ 43,000

S1タイプ スイングアーム
ピボット部補強入り
¥ 139,000

Z1000J・R ・1100R・GP用 奥目テールkit
ショートリアフェンダー付
¥ 25,000

IMPORT TRADING
PRODUCT M COMPANY

通販専用ダイヤルTEL.0799-65-0799
FAX.0799-64-2004
淡路信用金庫志筑支店 普通0251770

■通販を御希望の方は、お電話にて必ず在庫確認をお願いします。又、送料等につきましてもお電話の際にお尋ね下さい。
■スペシャルオーダーOK（返品交換不可）。お気軽にどうぞ。

プロダクト・エム・カンパニー 〒656-22 兵庫県津名郡津名町佐野404-2 ／ 営業時間AM10:00~PM7:00 ／ 毎週土曜日&第2日曜日定休

P.M.C ORIGINAL PARTS（取り扱い代理店募集中）

●カワサキZRX400　96年型　検切れ　赤　500km　39万円　NK4レーサー　ツキギレースマフラー　TMRφ32mmキャブ　FRゼッケンカウル他多数　NP&保安部品あり　書付　機外極上
〒215　神奈川県川崎市麻生区白山4-1-2-1019　☎044-989-2159（20〜23時）　平野文康

●ヤマハTZ500レーサー　白　125万円　実動　程度良　2台あり　●ホンダRC30　45万円　部品取車　書なし　プロダクション仕様　HRCパーツ付　実動　●TZ750レーサー　STDコンディション　195万円　●RS1000用ENコンプリート　キャブなし　乾式クラッチ付　100万円　○NS500　82年型／RS500　83年型用パーツ各種　Rブレーキキャリパー＆ミッション等何でも
〒198　東京都青梅市柚木町2-490-1　☎0428-76-0405（〜23時）　岩田喜代美

●ホンダNSR250SP　88年型用EN＆フレーム　書なし　2万円　Rホイール　ディスク付　1万円　●ヤマハXJR400用ポッシュ製イニシャルアジャスター　5000円　カワサキGPZ400F用ハリケーンセパレートハンドル　3000円　GPZ900R用フローティングキット　AID用　5000円　ミスターヒロ製フォークスタビライザー　1万円　プロト車高調整キット　1万5000円　ツキギBS　2万円　WPプロライン　5000円　ZRX用Nハンドル　2000円　ゼファー用Nハンドル　2000円　リアルバランスアルミスロットルパイプ　5000円　取望
〒707-04　岡山県英田郡大原町中町321　☎08687-8-2410（19〜23時）井本大樹

●カワサキZ750FII用EN　5万円　スピードメーター　ディスク用Sアーム　各3000円　Rブレーキペダル　1000円　イグニッションコイル　2000円　Z1300用サイドカバー左右　FRステップ　各新品　4000円　左右ENカバー　各新品　1万円　Rディスクパッド　社外品新品　2000円　ボイジャー用SM　中古　300円　Z650ザッパー用新品　エアエレメント　500円　往葉望
〒155　東京都世田谷区代田4-20-3　池田渉

●カワサキZ1用フォーク　Fホイール　ディスク　美品　4万円　Rホイール　Sアーム　2万円　マフラー4本　穴あき　4万円　ZX-10用EN　実動　10万円　値引可　Z1000R用Nステップ　5000円　Z2用Nカム　吸排気両方　5000円　●ホンダRC30用マスター　5000円　GPZ1100F用パーツあり　ロッキードクラッチマスター　1万円　Z系Nクラッチレリーズ　5000円　○Z250FT用書類　ヨシムラカヤバφ40mmFフォークロング　高価購入
〒153　東京都目黒区駒場1-11-32　☎030-40-22129（20〜24時）　樫野達正

●カワサキZ200　80年型　保切れ　ガンメタ　6000km　19万円　値引可　ノーマルFRタイヤ　バッテリー新品　機外共上　スペアEN2台　パーツ1台分　SM付　●Z1／2用アルフィンカバー　新品7点　3万円　スズキGT380用EN　キャブなし　1万円　部品少々あり　Fフォーク　Sアーム　エリクリーナーボックス
〒547　大阪市平野区長吉川辺3-4-78-702　☎030-714-3874（13〜20時）　片岡真彦

●ヤマハSR400　85年型　検2年付　紺　23023km　28万円　レストア済　極上美車　バッテリーレスキット　ウィンカー変更　フレーム塗装　Fフォーク＆EN＆FRホイールバフがけ　Rタイヤ　チェーン　スポーク　シリンダーヘッド　ピストンリング　タンク　サイドカバー　以上新品
〒259-01　神奈川県中郡二宮町中里723-1　☎0463-72-2626（10〜20時）　杉本章彦

●トライアンフデイトナスーパーIII　94年型　検98年5月　黄　300km　125万円　2年間室内保管の後今年5月に初度登録　メーカーの保証2年付　新同　葉書またはFAX望
〒153　東京都目黒区上目黒1-13-12-302　FAX03-3462-1548　堀切和雅

●ヤマハTZR250　1KT用SSイシイチャンバー　1万円　Nチャンバー　3000円　SSイシイBS　8000円　オーリンズRショック　シリンダー＆スプリング　新品　5000円　2XT用パーツ　シリンダーガスケット　メタルガスケット　ピストンリング　ピストンピン　ベアリング　Oリング　オイルシール　サークリップ　全部新品　セットで1万2000円相当を8000円で　○FZR400R用FCR　5万円くらいで
〒180　東京都武蔵野市吉祥寺北町3-16-32-2-102　☎0422-37-2509　橋元たかし

●カワサキZ400GP用Fフォーク　2万円　FRホイール　3万円　OC　1万円　EN　6万円　キャブ　2万円　シート　1万5000円　Nマフラー　2万円　センターハーネス　6000円　ライト　5000円　GPZ400F用輸出用メーター　2万円　アルミ削り出しトップブリッジ　1万5000円　EN　6万円　Fフォーク　2万円　デイトナセパハン　1万円　FRホイール　3万円　○ホンダCB400SF　事故車可　近県参上
〒299-41　千葉県茂原市吉井下334-1　☎0475-34-1575（20〜22時）鎗田ヒデ

●ホンダCB1100R　82年型　検98年9月　トリコロール　37000km　80万円　カウリング塗装済　新品部品多数使用　程度良好　●ドゥカティ450マークIII　保1年付　青　2500マイル　70万円　極上フルレストア　グリメカ製DドラムFブレーキ
〒814-01　福岡市城南区別府4-2-146　☎092-845-2720　石見元一

●BMW R100RS　92年型　検98年4月　紺銀　1500km　120万円　最終型　機外極上　屋内保管　雨天未使用　一部傷あり　取望　名変確実な方
〒175　東京都板橋区徳丸7-22-10-204　☎03-5398-5589（19〜22時）　渡部亨

●カワサキGPZ750／1100用Fカウル　サイドカバー　シートカウル　シート　3万円　スズキGSX-R750　86年型用Fカウル　サイドカウル　サイドカバー　シートカウル　タンク　シート　3万5000円　ヤマハVマックス用マフラー　3000円　ZXR750　2型用シートカウル　Sシートカバー　ライム緑　1万5000円　ゼファー750用タンク　茶　中古　2万円　ZRX400用タンク　青　中古　エクボあり　1万円　カタナ750／1000用Fまわり Assy　1万5000円　Rまわり Assy　1万円　マービックレーシング5.50×18ハブ付　美品　5万円　RGB用ダイマグF2.75×16　3万円　取望　葉望
〒197　東京都福生市熊川1393-5　江頭義久

●ホンダCB750F用ダイノジェットST1　新品　1万4000円　同用スプリットファイアプラグ4本セット　新品　5000円　CB750／900F用ヘインズ社ワークショップマニュアル　英文　新同　3000円　CB750FA用FRホイール　タイヤ5分山付　セットで3000円　ホイール以外送料込
〒520-33　滋賀県甲賀郡甲南町森尻47　☎080-23-83250（18〜22時）堀内則之

○カワサキ750RS　73〜75年型　STD希望　程度のよい物　30万〜40万円くらい　●Z1／2用ヨシムラタイプ手曲げ集合管φ42.7mm　アルミフランジ取付後走行1kmくらい　新同　3万円　取望
〒175　東京都板橋区徳丸4-29-7　☎03-3932-0672（9〜12時）　田中雅幸

●ホンダモトラ　保切れ　カーキ　13000km　3万5000円　程度中　実動　●ヤマハSRX400用書付フレーム　85年型　曲がりなし　少サビあり　2万5000円　XJR400用Fホイール　ローター付　少傷あり　タイヤアローマックス付　1万円　○SRX4／6　89年型以前用レーシングツインマフラー　クラフトまたはオーヴァー製の物　適価で
〒503-15　岐阜県不破郡関ヶ原町小池985-5　☎0584-43-2640（22〜23時）　若山ユウヤ

●カワサキGPZ900RA9　92年型　検切れ　青銀　16000km　40万円　現金　ツキギボルテックス　オーリンズRショック　オービックアップハンドル　NSR用マスターシリンダー　ヘッドライトスイッチ追加　リミッターカット　750用ステップ　マイクロロン処理　ドクターズダイプタスST-1　国内型　アンダーカウル以外NPあり　ハンドル用公認取得　書類あり　取望　往葉望
〒514　三重県津市大谷町191　坂下直之

●カワサキゼファー1100用カーカーKRメガホン　黒　集合部へコミあり　室内保管　2万5000円　同マフラー用Lバッフル　未使用　4000円　近県の方望む　取望　葉望
〒671-02　兵庫県姫路市別所町小林4-5　西潟宏幸

○FTI＆JTI用マフラー　シート　SM　PL　タンクエンブレム　オイルタンクステッカー　DTF用シート　SM　RTIデコンプ付用SM　PL　■DTI用タンク　当方ヤマハXSIのタンク　●カワサキHT90用EN　2万円　新品ピストン　5000円　その他パーツあり　DTIF用EN　1万円　フレーム差し上げます　新品テールライトブラケット　6000円　その他パーツあり　スズキGT50　FTI　ATI　DTIF用タンク　1500〜1万円　ジェベル用ヘッドライト　新同　5000円　XT500用アクセルまわり一式　新同　5000円　HT＆TY用Fハブ　500〜1000円　YB50用タンク　サイドカバー他　1000円前後　往葉望
〒350-12　埼玉県日高市旭ヶ丘135-14　平沼守之

●ホンダプロスレーサー　88年型　赤　30万円　730ccボアアップ　ハイカム　強化クラッチ　クロスミッション　アルミタンク　NSR用Fまわり　オーリンズRショック　ブレンボRキャリパー　FRスペアホイール　レインタイヤ　ディスク付　他　近県配送可
〒175　東京都板橋区徳丸2-21-8　☎03-3932-2287（22〜25時）　桜井健司

○カワサキZ1／2　レストア車または程度のよい物　100万円以下で　○ホンダCB750K1〜4　50万円以下で
〒354　埼玉県入間郡三芳町上富1764-3　☎0492-59-0343（20〜23時）相原見自

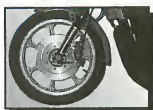
■売買指定マーク
●＝売りたし　○＝買いたし　■＝交換希望　★＝その他

■文中略語一覧
書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル(N)、フロント＝F、リア＝R、シングル＝S、ダブル＝D、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝Sアーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝Sダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

SUPER BIKE PRODUCTION FEEL

あくまでもかざらず
シンプルさの中に
本物の"魂(スピリッツ)"を
感じる

Original Parts Z1000R and J

ステンレス300φディスクローター
S1 TYPE ¥48,000

ステンレス300φディスクローター
ノーマルデザイン ¥40,000

手曲げエキパイ 42.7φ
KR管用 ¥39,000

ゼファースイングアーム
ボルトオンKIT ¥35,000

OIL COOLER KIT
9インチ10段下出し ¥51,800

S1 TYPE ポイントカバー
¥19,000

ワークスパフォーマンス
ロードレーサーズ ¥49,900

ハイスロ&OW01·S/W KIT
ノーマルキャブ用 ¥20,000

テールKIT
(ウィンカーステー付) ¥13,000

限定品
BL FACTORY ORIGINAL Zippo
ローソンチャンピオンマーク刻印入 ¥6,900
特別限定品の為残りわずか!

Z1000R and J OTHER Parts

■チャンピオンステッカー	¥2,500
■CRキャブ 33φ	¥62,400
◆外装 Set R1◆	
■フロントカウル	¥39,000
■タンク	¥148,000
■サイドカバーセット	¥20,000
■テールカウル	¥17,000
■バックステップ ワンオフ	¥60,000~

※J・R以外のパーツも製作しております。詳しくはお電話にてお問い合わせ下さい。

BL FACTORY USED BIKE BEST STOCK LIST

■Z1A	火の玉	現状車	4本マフラー付	¥57万円
■Z1B	青金	レストア車	ニューペイント・フレーム塗装・エンジンサンドブラスト・シリンダヘッドOH済・BLオリジナル手曲げ集合管新品付	¥75万円
■KZ1000R1	緑	レストア車	エンジンワイセコ1075cc・シリンダヘッドOH済・フレーム塗装済・外装リペイント・セミレストア車・ 極上車	¥172万円
■KZ1000R2	緑	レストア車	エンジンGPZ1100乗せ替え・OH済・フレーム塗装済・外装全て新品・新品KR管付	¥122万円

他にも多数在庫しております。詳しくはお問い合わせ下さい。

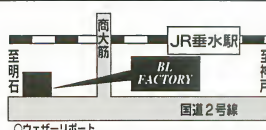
◆新規車両登録諸費用は¥88,000でOKです。
◆頭金0万円からのクレジット60回払いも、もちろんOKです。
◆パーツ・車両の価格には、消費税・送料は含まれておりません。別途必要になります。
(一部 離島により送料は異なります)

全国通販OK!

営業内容

新車・中古車・純正パーツ・各種用品販売・車検・修理等その他純正ペイント・カスタムペイント・サンドブラスト・ワンオフパーツ製作・フルオーダーカスタム車両等行っております。詳しくはお電話にてお問い合わせ下さい。

SUPER BIKE PRODUCE
BL FACTORY
CALL 078-705-1138

〒655 神戸市垂水区海岸通7-8 営業時間/AM10:00~PM20:00 定休日/毎週火曜日

●カワサキ650RS W3 72年型 検98年5月 緑 75万円 外装上 塗装新 ステンレススポーク新品 各メッキパーツ再メッキ済 美車 機極上 腰上OH キック一発 試乗可
〒260 千葉市中央区長洲1-24-1-602 ☎043-221-6281 橋本寛秀

●ホンダVFR750R RC30用EN 15万円 クランクケース クランク付 1万5000円 イグナイター HRC製 2万円 STD 1万5000円 カムシャフト HRC製 5万円 STD 2万円 ガソリンタンク 4万円 Fフォーク一式 三ツ叉 トップブリッジ ハンドル キャリパー付 HRC製 10万円 STD 8万円 Nホイール フロント1万5000円 リア2万5000円 セットで3万円 その他パーツあり 取望
〒228 神奈川県座間市相模ヶ丘1-15-6 ☎0427-48-3434（20～23時）掛川啓一

●スズキDT200 2万円 部品取車 欠品なし ●カワサキKMX200 3万円 部品取車 欠品なし ワイア類新品 SM PL 書付 ●KR250 3万円 書付部品取車 軽整備で実動 他に同用新品中古パーツ多数 SM PLあり 80円切手同封にてリスト送ります ●ホンダST90マイティダックス 3万円 書付 ●書付フレーム VT250 NZ250 KR250用あり 各1万円 XL125S用 5000円 往葉望
〒573-01 大阪府枚方市氷室台1-14-2 井上敏郎

●BMW R1100RS MT-1仕様 93年型 黄 65万円 マフラー ロム その他書付 即レース可 ●R1100RS用マフラー 2万円 アルゴン溶接機 松下製 300水冷トーチ付 5万円
〒544 大阪市生野区巽西4-6-23 ☎06-757-7277 楠原政夫

●ヤマハFZR1000 88年型用ステム上下 2万5000円 Sアーム 3万円 Fキャリパー左右セット 2万円 パッド新品 3000円 Rキャリパー 1万円 FRホイール 各3万円 書付フレーム 3万円 他NP多数あり カワサキZ750RS用クランク 美品 3万5000円 エアクリーナーボックス 1万円 FRフェンダー 1万5000円 センタースタンド 5000円 Nキャブ 2万円 ステム上下 2万円 Nハンドル 5000円 Sアーム 5000円 チェーンケース 5000円 FRホイール 3万円
〒578 大阪府東大阪市水走1-15-25-402 ☎030-722-2227 三宅文男

●ホンダCB900F 82年型 検98年1月 黒 20000km 50万円 美車 ヨシムラ集合 Sダンパー スタビライザー NPあり ●CB750K0 70年型 青 85万円 機外共極上 各部OH済 ●カワサキZ1 ワイン 45万円 程度中上 ●CB450K1 25万円 美車 応談 ●モンキーR 黒赤 1800km 18万円 極上
〒656 兵庫県洲本市宇原2-16 ☎0799-23-0547（19～22時） 切石昌宏

●ヤマハRZ250R最終型用Fフォーク トップブリッジ ステム ホイール キャリパー 3万円 リアSアーム ホイール キャリパー 2万円 メーター等パーツあり RZ250用Nマフラー 書なしフレーム 各5000円 R1Z用Fフォーク メーター ライトまわり 各1万5000円 他RZ系NPあり セットで購入の方値引します カワサキゼファー400用カーカーメガホン 黒 Fフォーク ホイール ステム キャリパー付 Rホイール セットで3万円 バラ売可 ホンダモンキーJII用Fフォーク等NPあり
〒583 大阪府藤井寺市国府2-10-23 ☎0729-53-8230（21～22時） 田村哲雄

●スズキGSX1100SD用Fホイール 6本スポーク 7000円 カワサキGPZ400F用カーカーメッキメガホンマフラー 美品 2万円 O&T製BS 新品 箱入り 1万5000円 取望
〒812 福岡市東区箱崎3-9-1 ☎092-651-3003（23～25時） 田中隆浩

●ドゥカティ400SSジュニア 90年型 検97年4月 黒青 5000km 40万円 93年型 GSX-R400SP用Fまわり 93年型400SS用Rホイール FZR用プロジェクター 93年型用EN キャブ EX ハーネス Sアーム タンク シートその他SP付 取望
〒525 滋賀県草津市上笠2-7-8-1 ☎0775-63-3633 伊吹昇

●ホンダTL125イーハトーブ 81年型 検切れ 銀 10万円 STD ●ポビー50 緑 3万5000円 ●バイアルス 7万円 ●ヤマハYSR80 赤白 7万円 ●TY250R 6万円 ●CB50JX初期型 9万円 ●ポップギャル 3万円 ●MBX80 白 8万円 ●ポビー80 黄 4万5000円 ●ギャグ 4万円 ●パッソル 青 2万円 ●エルシノア 5万円 書付 レストア用 ●YSR80 2万円 書なし ●CL70 赤銀 10万円 ●RS200T用EN 4万円 TLR200用EN 1万2000円 CB250RSZ用EN 2万円 ポッケ用EN 5000円 NS用EN 1万円 取望
〒573 大阪府枚方市山之上北町14-13 ☎0720-45-1192（18～22時） 竹林浩

●カワサキZ1-R I型用18インチノーマルFホイール ディスクなし 3万円 同用18インチノーマルRホイール 3万円 以上中古タイヤ付
〒272-01 千葉県市川市福栄3-6-23-201 ☎0473-57-0031（21～23時） 本仮屋彰夫

●ホンダCB400F 74年型 検98年6月 赤 55万円 FRスポーク&タイヤ新品 OC Fまわり改造 シビエヘッドライト スペアEN スペアタンク NPあり
〒213 神奈川県川崎市高津区下作延917-6 ☎044-888-1119（21～24時） 横山順

●ホンダCB-FBボルドール用書付フレーム 2万5000円 CB1100F用Fフォーク 北米仕様 2万円 その他CB-F用パーツ多数あり
〒810 福岡市中央区草香江1-6-116 ☎092-781-6439 田畠譲次

●ヤマハTRX850用タイラレーシング製マフラー 4万5000円 アンダーカウル 白 1万円
〒273 千葉県船橋市海神2-3-15 ☎0474-31-6384 根岸誠

●カワサキZ1100GP B1 81年型 検切れ 赤 9900km 81万円 程度上 FZR1000用R足まわり ヨシムラショーワRショック TMφ36mm ●ホンダホークIII 3万円 部品取車 ●ヤマハXS750スペシャル 3万円 部品取車 ●RZ250 10万円 部品取車ウエダレーシング製Sアーム TZR用ホイール付
〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎1274 ☎0425-56-2076（9～18時） 小島竹輝

●ヤマハFZ750 89年型 検97年6月 青赤白 15000マイル 70万円 全塗装済 コスワースピストン911cc 機OH 各種バランス取り テクマグホイール FRブレンボ オリーンズRショック 特注3層ラジエター アップハンドル RC30用マスター ベビーフェイスでENチューニング 他改造費250万円以上 程度極上
〒316 茨城県日立市西成沢町1-33-2 ☎0294-23-8094（23～25時）岩城裕二

●スズキGSX1100S 90年型 120万円 アニバーサリー 未登録 新車
〒519-22 三重県多気郡勢和村色太351 中村哲哉

●カワサキGPZ750R用EN 802cc 欠品多数 ヘッドまわり新品組込済 2万円 モリワキマークIIスリップオンマフラー 1万円 ZZ-R1100C1用Rフローティングキャリパーまわり 5000円 ヤマハFZ750用EN 30000km 3万円 往葉望
〒330 埼玉県大宮市深作4545 ☎048-684-9925 水井信之

●ドゥカティ900SS 92年型用純正FRホイール 黒 セットで4万円 値引可
〒120 東京都足立区千住桜木1-11-4 ☎03-3870-2135（18～22時）大森睦生

●カワサキZ1R I型用外装セット 13ℓタンク シートレール フェンダー欠品 8万円 シート モリワキRショック K&N製Nエアクリーナー 各5000円 キジマ生ゴムグリップ 2000円 ダイナSフルトラ 5000円 Z1用車載工具 1万円 Z1／2用メッキメーターアッパーカバーあり 葉望
〒132 東京都江戸川区大杉1-7-11 ガーデンパレス405 飯田義宏

●スズキGS750E 6万円 部品取車 ●バンディット400用Fまわり メッシュホース付 メーターセット 3万円 ホンダCBR400F用FR足まわり 星型コムスターホイール タイヤ8分山付 2万円 集合管 加工用エキパイ可 3000円 CB750F用集合管 要修理 3000円 ヤマハXJR1200用集合管 ミハラMフォース 4万5000円 CB250RS黒 RSZ銀 GSX400E用EN キャブ付あり
〒640-01 和歌山市磯の浦555-40 ☎0734-59-1139（19～22時） 西川信次

●カワサキ350SS 73年型 検切れ 青 12000km 38万円 STD 美車 他金色32万円あり ●スズキT21 66年型 赤メタ 18万8000円 程度中上 ●A7B 70年型 白 29万8000円 程度中上 ●Z1用パーツ各種あり EN 10万円 Fフォーク一式 3万8000円 初期型用キャブ 3万8000円 シリンダー 1万円 取望
〒542 大阪市中央区西心斎橋1 ☎06-543-8055（21～6時） 中嶋宏

●ホンダCBX250S ヤマハSR500 FX400各用EN 各2万5000～3万5000円 アクロンリム 新品 2.50×18 40穴 フォンタナ用 2万円 カワサキZ2用アクロンH型リム 新品 1.85×19 2.15×18 セットで3万8000円 往葉望
〒747 山口県防府市桑山2-9-7 木村淳一

○ホンダVF1000R用EN キャブ ハーネス 点火ユニット付の物 事故車&部品取車可 RS用FRホイール 3.5×17 5.50～5.25×17 VFR750F 86年型用HRC製RKパーツ 全部適価で
〒339 埼玉県岩槻市城南5-2-66 ☎048-798-2056（20～22時） 野寺英信

■売買指定マーク
●＝売りたし ○＝買いたし ■＝交換希望 ★＝その他

■文中略語一覧
書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル(N)、フロント＝F、リア＝R、シングル＝S、ダブル＝D、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝Sアーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝Sダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

●ホンダCBX1000改 79年型 検97年12月 銀 22000km 130万円 90年登録ソロ専用 改造費約150万円 機OH済 クラッチ新品 資料一式付 スペアFRホイール新品 タイヤ付 H-D1340cc 90年型以降 もしくは他リッターバイクと交換可 他車下取り応談可 ■125cc以下のバイク 車種応談 当方スズキGT185 74年型 橙 18300km 廃車済 PL SM 各コピー付 売り可 10万円 またはヤマハシグナス180 87年型 銀 10205km 廃車済 バッテリー新同 売り可 8万円 ●カワサキKL250C 82年型 保97年4月 黄緑 24000km 20万円 ENフルOH済 320cc 取望
〒520 滋賀県大津市浜大津2-3-13 ☎0775-21-4476 橋本正輝

○スズキGSX-R1100ヨシムラボンネビル用外装パーツ タンク含む GSX-R750R用Sシート＆シートカウル 適価で
〒350-01 埼玉県川越市砂新田1-18-13 ☎0492-48-1762（19～22時）正岡勝利

○ホンダNSR50 3万円で 不動車または登録不可の物以外なら何でも可 葉望
〒651-12 兵庫県神戸市北区緑町7-7-2 森脇文化8 若栄博文

●カワサキゼファー1100用テックサーフマフラー 2000km使用 8万円 オーリンズRショック 美品 4万円 その他同用パーツあり
〒239 神奈川県横須賀市鴨居2-46-24 ☎0468-42-3137（9～17時） 杉田雄

●ヤマハRZ250 4L3 82年型 保97年3月 YSP赤 20万円 EN載せ替え済 350ccEN 350R用Fカウル R1-Z用Fキャリパー 5L1用Fフォーク デイトナトップブリッジ UASハンドルホルダー ポッシュアルミハンドル＋ブレース ヨシムラ水温計 デイトナSダンパー 350用メーター＆Rホイール UAS製Sシート イシイインテークチャンバー トルクロッド 1KTキャブ ボイセンリードバルブ マッククレーンBS イシイマジックファイア＋NSR用サイレンサー RC30用マスター メッシュホース他 EN好調
〒274 千葉県船橋市高根台5-1-259-402 ☎0474-63-7561（18～22時） 西谷地雄大

●ホンダVFR400R NC30 91年型 検97年10月 赤黒 12000km 35万円 値引可 美車 タイヤ チェーン交換済 近県の方希望 ●RVF400用Fフォーク 美品 2本で6万円 マグナ250用スーパートラップマフラー 1万2000円 ドゥカティ400SS 90年型用Nサイレンサー バッフルなし 1万円 カワサキバリオス 90年型用フューエルタンク新品 黒 2万円 900SS 94年型用アッパーカウル 2万円 Fホイール 5万円 Fフェンダー 1万円 916用マイルメーター 1万円 GPZ900R 90年型用Fホイール 赤 1万5000円 取望 往葉望
〒343 埼玉県越谷市赤山町3-45-3 野口英樹

●ヤマハRD250 72年型 25万円 フレーム以外RX350PRO レストア用 ●FZR400 90年型用足まわりセット 7万円 バラ売り応談 ●スズキRM125モトクロッサー 93年型 8万円 ●カワサキKDX200R 89年型 6万円 ●RM&KDX 2台セットで10万円 ●ホンダCR250 90年型用FR足まわり 5万円 CR用タンク FRフェンダーあり 取望
〒651-24 兵庫県神戸市西区岩岡町岩岡390 ☎030-35-91139（19～22時） 杉岡務

●ドゥカティ400SS 94年型用フルカウル左右 左に割れあり ウィンカー部 補修可能レベル クレームない方に限る カウルステー付 セットで5万円 葉望
〒733 広島市西区庚午北1-23-18 和田拓治郎

●ヤマハマジェスティ250用スーパーコンバットマフラータイプ2 新品 3万9000円
〒243 神奈川県厚木市愛甲971-2 ☎0462-48-4800（8～19時） 平川喜幸

○H-D XLH883用Rショック WP製プログレッシブスプリングまたはオーリンズレインボー 15インチ 程度のよい物 5万～7万円くらいで
〒631 奈良市押熊町1096-4 喫茶オーマー内 ☎0742-43-9517（9～20時） 辻谷直悦

●H-D XR1000 83年型 検98年2月 ガンメタ OH後3000km 165万円 クランクまわり＆ヘッドOH済 キャリロコンロッド ベルトドライブ クロスミッション アルミタンク アンドリュースカム ●FLH 80年型 検98年8月 9000km アイボリー 150万円 程度上
〒216 神奈川県川崎市宮前区野川36-5 ☎044-754-0177（13～23時） 石川ススム

●ヤマハTRX850 95年型 検97年8月 赤 1000km 53万円 ●ホンダXR250バハ 95年型 保97年 白 5000km 26万円 以上各車 極上 室内保管
〒110 東京都台東区入谷1-4-8 ☎03-3872-5011（18～23時） 白鳥浩三

●スズキRG500Γ用スガヤチャンバー＆サイレンサー ヘコミあり 美品 車高調整おまけ付 7万円 値引可 取望 ○GSX-R750 88～91年型用ヨシムラキャブレター＆サイドカバー
〒481 愛知県西春日井郡西春町弥勒寺西3-89 水田博久

●カワサキGPZ900R A10 94年型 検98年7月 赤黒 14000km 65万円 オランダ仕様 無事故 極上車 公認アップハンドル クラッチ＆ブレーキメッシュホース Fインナースプリング ドランカーホーンステー アファムスプロケ FR新品 ゴールドチェーン新品 アミューズフェンダーレス SM PL NP全部あり おまけ付 取望
〒664 兵庫県伊丹市南野字辻705-3 ☎0727-77-8067（11～21時） 高木政幸

●ヤマハXT250 9万円 書なし ●TY50 3万円と6万円 ●RD90 5万円 ●モトラ 17万円 ●MM50 ●ホンダメッキモンキー 各13万円 ●CL125 29万円 ●ラビットS301 35万円 ●CB400F用EN 20万円 同用マフラー 12万円 書類 SG CB CL72 B160用 各7万円
〒781-02 高知市長浜4186 ☎0888-41-3738 竹田ヒロアキ

●カワサキZX-9R用テックサーフ製チタン＋カーボンスリップオンサイレンサー 5000km使用 3万5000円
〒501-05 岐阜県揖斐郡大野町加納1256-25 ☎0585-32-0485 日比松男

●ドゥカティカタログ 1700円～ すべて折れ曲がり少ない極上品 その他モトグッツィ BMW ノートン トライアンフ ヴェスパ等あり ヨーロッパ車ポスターあり
〒935 富山県氷見市北大町19-12 ☎0766-74-0155 絹谷安弘

●ホンダモンキー12V 93年型 紺白 3000km 10万円 STD 極上 ●モンキーRT 紺 10万円 ●ゴリラ 橙白 9万円 ●モンキー 赤 8万円 オートマチック ●TL50 5万円 STD ●スズキAS50 青銀 10万円 5速
〒216 神奈川県川崎市宮前区野川3102-9 ☎044-755-5283 重田弘二

●ホンダブロス650レーサー 90年型 20万円 NC30用Fまわり SBMレース用マフラー 同インナータンク オーリンズRショック FRスペアホイール付 ●RS250 91年型用フレーム Sアーム Rショック セットで2万円 カワサキGPZ900 A7用FRホイール セットで3万円 NC35用Rホイール 2万円 ○RC30用マグホイール5.50×17 安価で
〒960-22 福島市飯坂町湯野字千刈田10 ☎0245-42-3588（19～22時） 桜井厚

●カワサキGPZ900R用4-2-1カーカーマフラー サビ傷あり 程度中 5000円 スズキRGV-250Γ 88年型用Fまわり 三ツ叉 フォーク ディスク ホイール フェンダー トップブリッジ Rホイール Sアーム Rキャリパー＆マスターシリンダー バラ売可 フォークは要OH ホイールは溝なし タイヤ付ですが要交換 値引可 全部で3万円 取望 葉望
〒226 神奈川県横浜市緑区いぶき野67-12 菊地孝人

●ホンダCBR900RR用カーカーフルEXマフラー エキパイWT仕上げ サイレンサー新同 ユーザー車検可 同用PL付 3万8000円 値引可
〒321 栃木県宇都宮市川田町884 ☎030-38-14676（～24時） 渡辺晋介

●ホンダNSR250R 91年型 保切れ 銀 8000km 18万円 BMWハーフタイプカウル 丸ライト コンチハン仕様 銀ウレタン Fメッシュホース GSX400系用メーター 他STD OH後1000km走行 88年型NSR用EN＆キャブ 書付フレーム他あり ●カワサキKV75 白 8万円 ゴリラタンク TLシート仕様 取望 往葉望
〒562 大阪府箕面市桜4-4-24 中井徳治

●ホンダXL250R／SまたはCB250S用SPタケガワ製280ccピストン＆シリンダーキット 箱入り新品 4万5000円 CB2550RS用ホンダRSC製2-1マフラー 希少品 4万円 カワサキGPZ400F A3 ガソリンタンク 黒赤 少傷あり 2個 各9000円 取望
〒544 大阪市生野区田島3-8-22 ☎06-757-0935（10～20時） 船井豊明

●カワサキZ750FX1 79年型 検切れ 紺 48万円 モリワキクロスミッション ワイア類交換済 EN＆フレーム塗装済 シート新同 タイヤ新品 ゼファー用Sアーム FRホイール付 法定費追加で検取り可 極上
〒424 静岡県清水市横砂中町9-5 ☎030-95-99210 中澤克美

●スズキGSX1100SE用上下ステム Fフォークキャリパー デイトナスタビ 傷サビなし 全部で1万5000円 FRホイール ローター Rキャリパー スプロケ ハブ エイボンタイヤ7分山付 セットで1万5000円 Fフェンダー銀 2000円 ハンドルバー左右 各1000円 GSX-R750用メーター一式 Rシート 各1000円 クラッチディスク未使用 オルタネーター 各2000円 カワサキGPZ900R用フルパワーNマフラー 傷サビなし 美品 1万3000円
〒329-05 栃木県河内郡上三川町多功530-7 ☎0285-53-7910（～21時） 谷田貝聡

■売買指定マーク
●＝売りたし ○＝買いたし ■＝交換希望 ★＝その他

■文中略語一覧
書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル(N)、フロント＝F、リア＝R、シングル＝S、ダブル＝D、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝Sアーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝Sダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

ハーレーダビッドソン・パワーを抱くニューアメリカンスポーツ
Buell登場。伝説はまたしても
Vツインがつくりだした。
Buell'97モデル好評発売中!!

Buell®

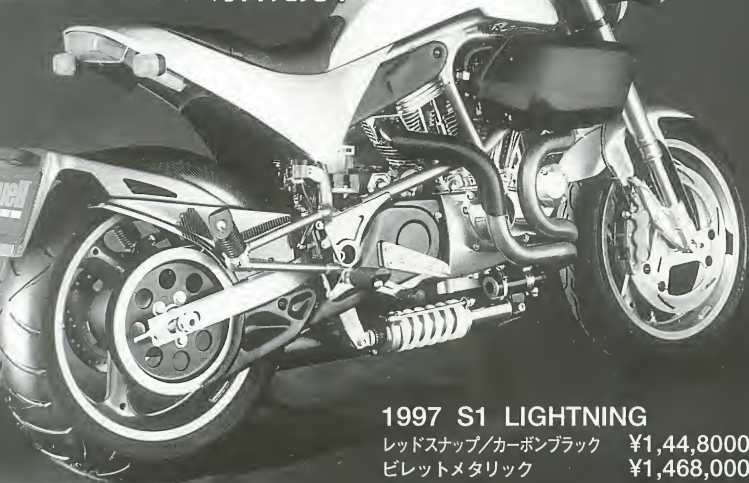
DIFFERENT IN EVERY SENSE

TEAM-PLAIN

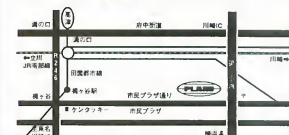
通信販売方法

通信販売御希望のお客様は、現金書留にて、部品、数量を明記の上、部品代金+消費税3%を当社住所宛にご送金ください。到着次第商品を発送致します。現金お振り込みのお客様は、電話連絡後、当口座に入金が有り次第商品を発送致します。

振込先（有）プレイン　川崎信用金庫向ケ丘支店（普）0085598
※クレジット等の用意もございますので、気軽にご利用ください。

PLAIN 044-852-5619
Fax.044-852-8203
OPEN/AM10:00~PM8:00 CLOSE/水曜日
〒213 神奈川県川崎市高津区新作3-3-10 プラザマンション

1997 S1 LIGHTNING
レッドスナップ/カーボンブラック　¥1,44,8000
ビレットメタリック　¥1,468,000

NEW PARTS ●チェーンキット●マービックホイールSet

◀スリップオンマフラー
（オールステンバフ仕上げ）
¥68,000

カーボンインナーフェンダー▶
¥38,000

◀ビレットスイングアーム
ドライブサポート
¥18,000

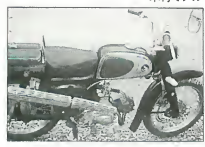
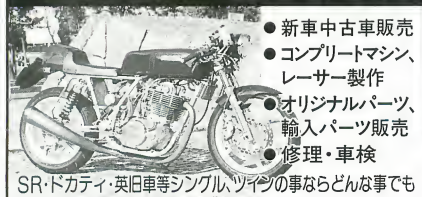
ビレットトリプルツリー▶
¥116,000

▼ビレットステップ
（ボルトオンタイプ）
¥18,000
ビレットブレーキ&
チェンジペグ
¥4,400

▼リアライセンスUP
マウントキット
¥19,800

▲インチサイズチタニュウム
ボルトオンキット
¥1,000~¥14,150
輸入総代理店 Think Tank
取り扱い代理（有）PLAIN

●OCコア　アールズ9インチ10　＃8　新品　1万円　M＆Sラウンド＃8　新品　2万円　ヤマハVマックス用Rフローティングキット　Nキャリパー対応　新品　2万円　同用OCキット　ヘッドライト下に付けるタイプ　新品　6万3000円　他キャリパーサポート作ります　1万～1万5000円　左右2個　往業望
〒591　大阪府堺市金岡町2002-102
孫仲芳

●ホンダC110　70年型　保切れ　黒　8000km　14万円　STD　サビなし　●C102　3万円　レストア用　●スーパーカブ70　5万円　●スポーツカブCS65　13万円　●Z50A　25万円　両手ブレーキ　レストア済　純正パーツ　全国発送可
〒096　北海道名寄市西15条南1-69-20
☎01654-3-0279（18～21時）
米村ミノル

●ドゥカティ400SS用ケイヒンFCRキャブ　エアフィルター　スロットルケーブル　ライディングハウス製カーボンスリップオン　10万円　葉望
〒432　静岡県浜松市増楽町1449-1
杉山智久

●ホンダCB750K0 69年型　新規登録 65万円　砂型　レストアベース　2台あり　●同金型　70年型　新規登録　35万円　レストアベース　2台あり　●カワサキZ1B　75年型　新規登録　27万円　レストアベース　●Z1　73年型　火の玉　69万円　STD
〒362　埼玉県上尾市泉台2-8-4　☎048-786-9214（18～22時）
山本徹

●ヤマハSRX4　87年型　検切れ　ワイン赤　21000km　19万円　EN621cc　CRφ33mmキャブ　FRメッシュブレーキホース　欠品少々あり　SM付　●同90年型　検97年8月　赤　12000km　29万円　タイヤ6分山　SP　SM　PL付　●各種マグホイール　2万円～　◯ヤマハ純正ブレーキマスターφ12～14mmの物　SRX4　90年型以降用純正トップブリッジ　共に適価で
〒331-38　茨城県行方郡麻生町麻生12
☎0299-72-2555
深沢光太郎

●ホンダCB750K1　71年型　検98年7月　青　OH後200km　67万円　機外共にOH済　程度上　●同K0　69年型　金　検切れ　115万円　EN&外装新品　部品にて組み上げ　フルレストア　7500番台　値引不可　●CB400F　レストア済　カワサキZ400FX　3型　共に検切れ　各55万円
〒385　長野県佐久市大字横和397　☎0267-67-2720（19～22時）
土屋圭一

●スズキGSX-R1100　92年型　検98年2月　黒銀　15000km　62万円　キャブFCRφ39mm　バンス＆ハインズSS2Rカーボンマフラー　外装極上　値引可　NPすべてあり
〒143　東京都大田区中央6-30-4-103
☎03-3752-2207（21～24時）鈴木克浩

●ホンダNS400ロスマンズ　検切れ　紺白　12000km　8万円　レストア用　EN良好　●ヤマハRD250　青メタ　7000km　12万円　Rドラムタイプ車　要整備　●SDR200　濃緑メタ　0km　29万円　新古車　●CL72用パーツ　EN除くほぼ1台分　メグロSG用Fフォーク　三ツ又あり　応談　取望　葉望
〒849-23　佐賀県杵島郡山内町宮野1003
坂口宗夫

●カワサキゼファー1100用テックサーフマフラー　8万円　美品　オーリンズRショック　2000km使用　4万円　コワースカーボンフェンダー　スタビライザー　5000円　ツキギBS　1万円　●ホンダCRM250R　92～93年型用ラフ＆ロード製サイレンサー　500km使用　美品　1万円　取望
〒239　神奈川県横須賀市鴨居2-46-24
☎0468-42-3137（10～17時）杉田雄

◯ホンダNSR250　94年型以降　10万～15万円くらいで　部品取車　フレーム足まわりのしっかりしている物　書付　◯VFR400R NC30用ケイヒンFCRキャブレター　HRCフルエグゾーストマフラー　適価で　◯FTR250　15万円以内で
〒143　東京都大田区大森東5-14-7　☎03-3762-2957（9～11時）
伊藤トシノリ

●スズキセルペットM12　65年型　黒　7000km　4万5000円　FRタイヤ＆ガソリンコック新品　欠品なし　実動　美車　70K30とK10もあり
〒359　埼玉県所沢市狭山ヶ丘2-87-12
☎0429-48-5789（18～22時）根岸正二

●カワサキZ400FX用Rホイール　SM　小物パーツ　全部で1万円　■ショットW革ジャン　サイズ36　当方同38　往葉望
〒839　福岡県久留米市国分町730
竹内克巳

◯スズキGSX-R1100　89～92年型油冷型EN用ベビーフェイス4-2-1マフラー　4万円くらいで　同用FCRφ39～41mm　5万円で
〒939　富山市本郷町3区262-9　☎0764-23-8256（21～23時）
岩本靖司

●カワサキゼファー400C2　10万円　書付部品取車　外装＆シートなし　他ほとんどあり　現状　バラ売可　EN　好調　◯Z1000J丸タンク用外装　スズキGSX-R用フロント3.50　リア5.50ホイール　安価で
〒156　東京都世田谷区松原2-37-4　☎030-47-51211（19～24時）
滝谷勉

●ヤマハSR用NP　ウィンカー4個　1000円　Rフェンダー　1000円　マフラー＆シート　3000円　ライト　2000円　スピードメーター　2000円　トップブリッジ　2000円　タンデムステップ　2000円　エアクリーナーボックス　2000円　ダブルエム製テールランプ　ナンバープレート台付　2000円　バーネットアクセルホルダー　2500円　◯同用Nタンク　5000円　同初期型用タコメーター　2000円　同用ジェネレーターカバー　1000円　同初期型用ステップ　3000円
〒569　大阪府高槻市明野町31-15　☎0726-72-2024（18～23時）
飯塚淳平

●カワサキGPZ900R A6　89年型用フルパワーEN　18000km　そのままでも使用可能ですが　できれば要OH　7万円　取望
〒509-01　岐阜県各務原市各務おがせ町9-92　☎0583-85-0556（10～23時）
山下善則

●ホンダNSR250R　89年型　保96年11月　赤白　20000km　18万円　機OH済　ピストンリング類マイナーパーツ新品　デイトナカーボンリードバルブ新品　キャブレターOH済　ジェット類フロート新品　マイクロロン処理済　カウルほとんど傷なし　9月にEN／キャブレターOH＆新品交換済　値引可
〒574　大阪府大東市栄和町14-30　☎06-347-7051（会）
比嘉美代子

●ホンダGL700インターステイツ　82年型　検97年7月　赤茶　13300km　20万円　程度中上　Rバッグ　サイドバッグ　時計　電圧計付　希少車　名変確実な方　取望
〒563-03　大阪府豊能郡能勢町平通101-529　☎0727-34-2530（19～21時）
中田知秀

●ヤマハXJR1200　I型用アンコ抜シート　5000円　ホンダCB400SF用ヨシムラショーワRショック　7万5000円　●スズキGSX-R1100　91年型用USヨシムラデュプレックスチタンレース用マフラー　18万円　GS1000用ノーマルFRホイールセット　金＆銀　2セットあり　1セット5万円　GSX-R750　88年型用ヨシムラレーシングイグナイター　5万円　◯FZ750／FZR1000　87～88年型用デビルフルエグゾースト　1万円くらいで　FZ750用外装一式　安価で　●CR900用φ29mmキャブ　新品　30万円　FZ750 85年型用EN　25000km走行　3万円　葉望
〒153　東京都目黒区大橋2-16-25-302
高田薫

●ホンダNSR250用乾式クラッチ付EN　4万円　ガルアーム　1万円　FRホイール　1本1万円　CB400SF用Sアーム　1万円　Rホイール　1万円　スズキバンディット400用EN　3万円　FRホイール　1本1万円　メーター　タンク等NP　ほぼ1台分あり
〒950-12　新潟県白根市新飯田784　☎025-374-2575（20時～）
丸山和彦

●ドゥカティ900SS　80年型　検97年8月　黒　118万円　●カワサキW1SA　77年型　検98年1月　青　48万円
〒181　東京都三鷹市下連雀7-3-5　☎03-3546-8784
後藤新弥

●ドゥカティ900SS用テルミニョーニカーボンマフラーアップタイプ　ステーなし　5万円
〒411　静岡県三島市萩376-1　☎0559-89-1674（21～23時）
春藤敬介

●スズキGSX1100Sカタナ　91年型　検切れ　銀　5500km　40万円　デイトナスタビライザー　アールズOC　ヨシムラ集合　Rタイヤ新品　NPあり　アニバーサリーカタナ　程度上　ウィンカー埋め込み　傷なし　取望
〒963-77　福島県田村郡三春町桜ヶ丘4-7-12　☎0247-62-4208（20～22時）
大内則雄

◯カワサキGPZ1000RX用アンダーカウル　割れ不可　傷可　ZZ-R1100用R足まわり　またはZXR750用R足まわり一式　安価で
〒341　埼玉県三郷市谷口240-1　☎0489-52-0750（20～23時）
大澤隆之

●ホンダモンキー　保切れ　黄　18万円　4ℓタンク　85cc　タケガワSアーム　OC　ダウンマフラー付　程度上　●CB400F用書付フレーム　9万円　同用EN　7万円　FR足まわり　4万円　タンク＆サイドカバー　リペイント済　黄　極上　5万円　カワサキZ1R　I型用書付フレーム　10万円　同用外装セット　5万円　FR足まわり　7万円　550FX用EN　実動　5万円
〒673-04　兵庫県三木市府内町9-2　☎0794-82-5779（18～23時）
田中隆司

●スズキB100　67年型　黒　24000km　4万円　120cc　旧車ですが乗って帰れます　●バンバン50　RD90　ハスラー50　ヤマハメットインジョグ　ホンダメットインスーパーディオ　TLM50　ノーティダックス　ダックス　DJ1-R　ハイR　Gタッシュ　3万～6万円　全車すぐ乗って帰れます　書付　その他20台以上あり　取望
〒630-02　奈良県生駒市小平尾町66-1
☎07437-6-7100（19～22時）細川芳孝

■売買指定マーク
●＝売りたし　◯＝買いたし　■＝交換希望　★＝その他

■文中略語一覧
書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル(N)、フロント＝F、リア＝R、シングル＝S、ダブル＝D、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝Sアーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝Sダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

●ヤマハSRXII型用Ｆまわり＆Ｒホイール WP製Ｆスプリング ダブルエム製イニシャルアジャスター 同製ライトステー マグラハンドル タイヤGT401 8分山 Ｎキャリパー ディスク FZR400用Ｆフォーク 1万円 シビエ製スモールヘッドライト SR等用 7000円 ◯SR用メガサイクルカム#25162 Ｒ＆Ｄ製バルブスプリング E-mail VZM00553@ニフティサーブ
〒565 大阪府吹田市新芦屋上27 ☎06-878-2889（〜23時） 立神祥一

◯ホンダブロス650用EN FCRキャブφ39㎜ オーリンズＲショック 各５万〜６万円で
〒359 埼玉県所沢市林2-459-2 ☎0429-48-2397（22〜24時）佐久間修司

●トライアンフＴ120ボンネビル 68年型 検切れ 赤 110万円 機OH済 シリンダー＆クラッチ新品 ローン可
〒177 東京都練馬区関町北5-18-20-304 ☎03-3929-6864（20〜23時） 大野匡樹

●ヤマハS650SP 79年型 検97年８月 黒 18000km 25万円 程度上 SR風カスタム Ｄディスク Ｓシート BS TX用マフラー アルミリム新品 スペアEN＆タンク等 パーツ多数付 NP SM PL付 STD状態で値引可 パーツのみ応談
〒989-22 宮城県亘理郡山元町山寺字西頭無44-86 ☎0223-37-4023（18〜23時） 小野寺信

●ヤマハRZ250R 88年型 保切れ 黒銀 8000km 10万円 値引可 ●ロードフォックス 保切れ 黒赤 ６万円 ●カワサキZ750FXIII用EN キャブ付 2万円 350SS S2T用書なしフレーム 2万円 250SS用キャブ 2万円 イグニッションコイル レギュレーター ステム上下 各1万円 Z400FX用タンク 黒赤ライン 2万円 ニューGS 91年型用書付フレーム 2万円 シート 3000円 FR足まわり 3万円 スズキRG250ΓIII用タンク サイドカバー ホイール マフラー シート 各2000円
〒910 福井市勝見1-4-25 ☎0776-26-8807（19〜24時） 下野和彦

◯カワサキ750RS〜Ａ５ 熱望 タイガーカラー希望 STD 美車 実動 書付 30万〜50万円 当方のZ50ZK1と交換も可 追金可 ◯キーNo.754のカギ Ｚ２用Ｎマフラー 1本から可 JMCA認可ヨシムラ機械曲げ 同初期型刻印入りマフラー Ｚ1／2〜Ａ５用PL SM コピー可 Z2Aカタログ 爆発750族ポスター 以上適価で ●ホンダレブル用純正シーシーバー 3000円 アメリカン用大型風防 8000円 CB400F用エアクリーナーケース 絶版品 5000円 ●ヤマハYSR用新品チャンバー 5000円 Ｓ社原付Ｂシュー54410-01020 新品 29個 3000円
〒791-31 愛媛県伊予郡松前町浜779 ☎089-984-1175（会）（10〜18時） 向井勉

●ホンダCB900F用新品パーツ オイルポンプ オイルパン OC 3万8000円 ノーマルＳアーム 1万5000円 1100Ｆ用Ｆフェンダー 4000円 Ｒフェンダー 5000円 CB750FC用ハリケーンセパハン 5000円 Ｎエアクリーナーボックス 3000円 テールランプ ステー付 7000円 チェーンカバー 2000円 CB750FB用書なしフレーム 8000円 Ｎステップホルダー 6000円 シートカウル 3000円 Ｒショック 1万2000円 同FZ用Ｆホイール 5000円
〒010-02 秋田県南秋田郡天王町天王字塩ロ北野88-8 ☎0188-78-2335（19〜23時） 三浦浩志

●スズキ1100Sカタナ 90年型 検98年４月 赤銀 72000km 55万円 テクノマグネシオホイール フロント2.75×18 リア4.00×18 テックサーフチタン＋カーボンマフラー OC サーモスタット付 WP製Ｒショック Ｆスタビライザー付等 NPすべてあり おまけ付
〒479 愛知県常滑市本町2-127 ☎0569-35-3681（19〜20時） 杉江美郎

●カワサキGPX250RII 保97年２月 青白ツートーン 14000km 10万円 FRタイヤ＆Ｆブレーキパッド 新品 ●ヤマハSRX400 86年型 検切れ キャンディ青 16000km 10万円 スーパートラップ FZR用Ｆフォーク付
〒857 長崎県佐世保市小佐世保町1034-1 ☎080-22-39448 三浦康彦

●カワサキエリミネーターZL400 86年型 検切れ 紺 7万5000円 限定車 セル一発始動 タイヤ新品 ●ヤマハフェーザー250 赤黒 4万5000円 書付 ●ホンダCB750K7用マフラー 4本 3000円 ●FZR400用外装セット 白ベース赤 5000円 VT250FE用テールカウル 新品 青黒ライン 3500円 ■CB750K2用外装セット 当方CB550用紺外装セット 売りも可 取望 ◯Z2タイガー スズキGT750B1 TX750 CB750K0〜K2 WISA用外装セット 往葉望またはFAX望
〒441 愛知県豊橋市植田町字西ヶ谷56 FAX0532-25-6770 ジェームス小林

●ホンダCBX550F 86年型 検切れ 白青 12000km 40万円 ノンカウル Ｆ仕様 ●ゴリラ 青 15万円 88cc OC 他改造多数 ●ヤマハXJ400用シート 1万5000円 実動EN 5万円 CB250Tホーク用ENガード 2000円 カワサキZ400GP用タンク 5000円 スズキGSX400Eカタナ用外装一式 白赤 4万円 Z400FX用タンク 3万円 NS-1用タンクカバー 3000円 FRホイール タイヤ付 1万円 GSX400F用タンク 5000円 サイドカバー左右 3000円
〒329-01 栃木県下都賀郡野木町南赤塚1679-10 ☎030-69-91894 伏木亮二

●ヤマハルネッサ用Ｎタンク シート サイドカバー左右 銀 新同 1週間使用 セットで３万5000円 取望
〒244 神奈川県横浜市栄区長沼町326-2-203 ☎045-861-6778 嶋倉勉

●カワサキＨ１ KA-1用Ｆフォークアウターチューブ新品 左右セット 6万円 スターターケーブル新品 1万円 KH用タンク 51001-110-7Z 箱入り新品 9万円 Ｒフェンダー 35022-099 新品 2万円 Ｈ２用イグニッションユニット 21119-012 新品 3万円 ローター 21007〜021 新品 3万円 左ENカバー 14031-049 新品 1万円 Ｈ１Ｂ用ステム 44037-041 新品 5万円 その他Ｓ２用新品パーツもあり ◯Ｚ１用パーツ 銀色リフレクター 適価で 往葉望
〒533 大阪市東淀川区豊里6-3-16-302 味岡俊光

●カワサキＺ用モリワキチタンモンスター 限定品 新品箱入り 11万円 同用ミスティYBハンドル絞りタイプ 4000円 葉望
〒670 兵庫県姫路市野里東同心町4-6 牛尾元

●250〜400cc用セレクトＳシート 新品 少加工でほとんどのものに装着可 4万円 ホンダCBX400F用ヒロセＳシート 新品 4万円 カワサキＺ２用セブンスターキャストホイール 13万円 ヤマハRZ250初期型用パール白タンク ライン新品 5000円
〒303 茨城県水海道市内守谷町1621 ☎0297-27-1548（19〜23時） 瀬崎顕

●ヤマハXJR1200用ストライカーステンレスカーボンマフラー 3カ月使用 美品 8万円 往葉望
〒187 東京都小平市小川町2-1254-15 古田貴幸

◯ヤマハTRX850 年式等不問 なるべく白 25万円〜 転倒車＆カウル割れていてもフレーム／足まわりが大丈夫なら可 ◯ドゥカティ900SS用FCRφ41㎜ダウンドラフト 5万〜6万円 ビモーターDB2用Ｎキャブ一式 1万円 葉望
〒417 静岡県富士市浅間上町6-1 加賴沢哲也

●スズキGSX-R750／1100油冷用ヨシムラTM MJNキャブレターφ40㎜ 7万円 GSX-R1100 89〜92年型用オーリンズＲショック 4万円 GSX-R750 91年型用Ｓアーム 1万5000円
〒311-17 茨城県行方郡北浦村南高岡652-80 ☎030-45-06538（18〜22時） 沼里辰男

●ホンダRC45用Ｒホイール ロス白 塗装済 未使用 4万円 Ｓアーム 4万円 葉望
〒165 東京都中野区沼袋4-5-4-102 柴田章彦

●カワサキゼファー1100 93年度 検98年３月 ワイン 9500km 50万円 極上 美車 ●GPZ900R用テックサーフ集合 7万円 チェイス集合 7万円 カーカー集合 2万円 ホンダCB750F用カーカーＫ集合 2万円 H-Dソフテイル系用純正デュアルフィッシュテールマフラー 新同 900km使用 9万円
〒370-23 群馬県富岡市白岩592 ☎0274-64-3348（18〜22時） 神保信弘

●ドゥカティ900MHR改SS 84年型 検97年７月 黒金 19000km 85万円 機外共極上 SM PL付 取望
〒384-23 長野県北佐久郡立科町山部1023-1 ☎0267-56-2058（20〜23時） 高橋敏

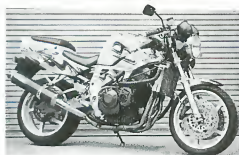
●カワサキＺ系用ミクニTM36キャブ マニホールド付 4万円 取望
〒345 埼玉県北葛飾郡杉戸町清地5-4-28 ☎0480-33-7936（20〜23時） 高橋勝

■売買指定マーク
●＝売りたし ◯＝買いたし ■＝交換希望 ★＝その他

■文中略語一覧
書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル(N)、フロント＝F、リア＝R、シングル＝S、ダブル＝D、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝Sアーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝Sダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

全日本・GPクラス、プロダクションレースに参戦する
プロフェッショナルレーシングチームが
タイヤ交換からエンジンのフルオーバーホールまで
"ストリート"におけるチューンアップとカスタムを承ります

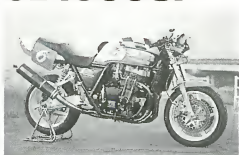
CBR900RR

スクリーン：コンペブルー	¥16,500
エンジンコンプリート製作	¥290,000〜
FCRセットアップ＋キャッチタンク	¥218,600
オリジナルカスタムペイント	¥110,000〜

■With me ORIGINAL PARTS

4-2-1 フルEXシステム：カーボン	¥165,000
バックステップ	¥50,000
オルジナルシート	¥22,000
サイレンサーステー	¥7,000

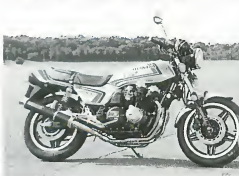
■Elion Racing ORIGINAL PARTS

ステン＋アルミエキゾースト	¥130,000
ステン＋チタンエキゾースト	¥150,000
カーボンリアアームフェンダー	¥25,000
カムシャフト	¥126,000
チタンバルブリテーナー	¥54,000
チタンコンロッド	¥290,000
17インチホイール：マルケジーニ	¥268,000
フルアジャスタブルサス：オーリンズ	¥88,000
ワイセコϕ72.0mmピストン	¥63,500
強化クラッチ	¥24,000

CB1000SF

■With me ORIGINAL PARTS

4-2-1フルEXシステム：アルミ	¥165,000
：カーボン	¥215,000
バックステップ	¥ 30,000
強化クラッチ	¥ 20,000

サイレンサーステー	¥23,000
フロントフォークスプリング	¥16,000
フロントダンパーキット	¥49,800
エンジンコンプリート製作	¥290,000〜
ステアリングダンパーキット	¥56,000
オイルクーラーキット	¥128,000
18インチホイールキット：マルケジーニ	¥268,000
FCRセットアップ＋キャッチタンク	¥218,000
コスワースϕ80.0mmピストン	¥115,000
ワイセコϕ79.0mmピストン	¥63,500
エンジン腰上オーバーホール工賃	¥80,000
エンジンフルオーバーホール工賃	¥150,000

■With me ORIGINAL PARTS & GOODS

○4-2-1 フルエキゾースト	
アルミサイレンサー	¥165,000
カーボンサイレンサー	¥215,000
○リアアーム	¥126,000
○BIG-1 Rホイール ボルトオンキット	¥35,000
○チームブルゾン	¥18,000
○チームトレーナー	¥6,800
○チームTシャツ	¥3,500
○切り文字タンクステッカー	¥1,800
○アルミエンブレム	¥1,200

■THE OTHERS

○エンジンオーバーホール&チューニング：CB系以外にも、GPZ900R、GSX1100Sなど、他機種もメーカーを問わず承ります。

○足まわりのセッティング：F&Rサスのスライドブッシュ、銅パッキンの交換、ダンピングシムの仕様変更まで、OHLINS、SHOWA製（純正含む）を問わず、フルメンテナンス／チューニングアップ承ります。また、ブリヂストンほかのタイヤも販売しております。

○キャブレターセットアップ：FCRキャブの装着から基本セッティングまで。好評！ 3ヵ月以内ジェッティングサービスシステム

○カスタムペイント：フルカウル仕様の車両本体から、ヘルメット等の小物までカスタムペイント承ります。デザイン持ち込みもOK！

電話で全国通販OK！
①電話で在庫確認
②銀行振込または、現金書留
③入金確認後、即日発送
※代金引き換えもOK！

ウィズミープロフェッショナルレーシング
〒124 東京都葛飾区堀切1-20-6
TEL/FAX：03-3691-9653
OPEN 10:00AM〜20:00PM／月曜定休

クラブ.エフでは

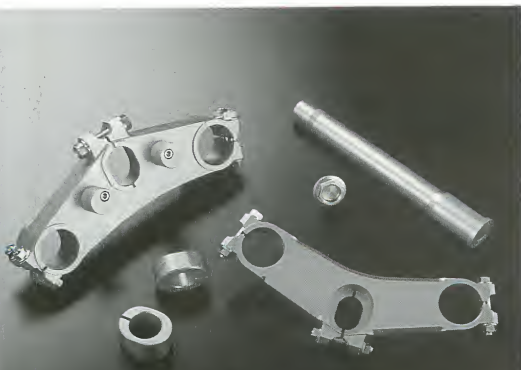
あなたの"こうしたい"を"かたち"にします。

CLUB.F
VARIABLE OFFSET STEM
SEMI ORDER SYSTEM
オフセット可変ステムセミオーダーシステム

クラブ.エフのオフセット可変ステムセミオーダーシステムは、お申込み時にご希望のフォークスパン・フォーク径・オフセットを設定できるほか、ブロックを差し替えることによってオフセットを10mm移動できます。セミオーダーシステムはデザイン・材料をパターン化することにより、リーズナブルな価格を実現しています。

■車種を問わないセミオーダーシステム
■2種類のブロックで3種類のオフセット（基本仕様）
■美しいフォルムと削り面鮮やかな高品位耐磨耗ニッケル仕上げ
■アルミ材最強のA7075-T6を使用

基本仕様　SPEC

●材料：A7075-T6
●製法：マシニングセンター・NC旋盤削り出し
●表面処理：高品位耐磨耗ニッケル・ハードアルマイト
●納期：必要パーツ完備の日より3週間
●価格：Type-A（アンダーブラケット2本締め）¥158,000
　Type-B（アンダーブラケット3本締め）¥166,000
※メーターステー、バーハンクランプ等は別途ご相談下さい。

●写真の商品はYAMAHA RZ250RにTZ250の正立フォークをコンバートするための一例です。

お電話にてあなたの車種やご希望をお聞かせ下さい。ご希望に合わせてステムセットの基本寸法やフォーク延長の必要性等を確認します。ホイールカラーやキャリパーサポートも必要に応じてプランをご提案します。

プランに合わせて製作図面を作成しますので、現在装着の上下ステム・ベアリング・使用フォーク等をクラブ.エフまでお送り下さい。製作日数は必要パーツの揃った日より3週間です。

送金の手間もなく、お届け先・到着日の指定も可能なヤマトコレクトサービスをお勧めします。その他、銀行振込やショッピングローン・各種クレジットカードも取り扱っております。お問い合わせ下さい。

○価格はすべて消費税抜きの価格です。
○注文済みの商品につきましてはキャンセル・交換・返品はお断り致します。
○当社MCパーツは全てレーシングパーツですので、一般公道での走行は禁止されております。
○価格・仕様は予告なく変更されることがありますのでご了承下さい。
○お取り引きご希望の販売店様は電話にてお問い合わせ下さい。

お申込み・お問い合わせはお電話・FAXで！

株式会社フジヤマ
クラブ.エフ事業部　〒899-54
鹿児島県姶良郡姶良町三拾町1371-13
TEL.0995-66-5200
FAX.0995-66-5222

●ヤマハFZR用F足まわり φ38mmFフォーク Dディスク アールズメッシュ コワースセパレートハンドル GSX-R用マスター スペアホイール ディスク付 SRX用に加工済 以上3万5000円 ●SRX-I型用ノーマルRショック 1000円 同II型用ノーマルRホイール 2000円 ホンダCR250 89年型用Fフェンダー 1000円 スズキRGV-Γ250用リストリクターφ34→32mm 5000円
〒672 兵庫県姫路市飾磨区妻鹿40-1 ☎0792-45-1085 久谷康夫

●ホンダCBX750Fボルドール II 85年型 検切れ 銀赤 9000km 15万円 FRタイヤ&チェーン新品 STD ○ヤマハXS650S 走行少ない物 応談 ○CBX750F 86年型ぐらい用EN 適価で ●カワサキGPZ400R 5万円 部品取車 書なし ●FX400R II 5万円 書あり ■フュージョン250 当方CBX750取望
〒253-01 神奈川県高座郡寒川町大曲1-11-1 ☎0467-75-1472 (10〜23時) 鈴木進

●カワサキZ1000ポリス 検96年12月 白 40万円 ローソンレプリカタイプのベース用に最適 往薬望
〒203 東京都東久留米市中央町4-1-8 矢嶋秋平

●カワサキZZ-R1100D1用EN 3000km使用 9万円 ZZ-R400用ナサートRマフラー 6000円 その他ZZ-R1100用Rカウル ブレーキローター キャリパー ホイール NPあり
〒144 東京都大田区蒲田2-9-13 柳川和宏

●ホンダVFR750F I型 87年型 検98年4月 白 22000km 25万円 機外共上 集合マフラー USヨシムラ付 87年型FZR400R用足まわり パイプハン バッテリー新品 タイヤ6分山他 軽いバイクです ツーリングに最適
〒701 岡山市花尻緑町6-112 ☎086-256-3088 (12〜21時) 小垂利郎

●カワサキZ750D1 76年型 検切れ 緑 9000km 28万円 要軽レストア 外装極上 ●Z750RS タイガー 15万円 書なし 外装上 ●Z750D1用書付フレーム スイングアーム付 6万円 ●ホンダCB550FII 75年型 廃車済 20000km 20万円 程度上 完STD ●C92 18万円 プレスハンドル レストア済 ●XR80 81年型 8万円 ツインショック 新古車
〒023 岩手県水沢市泉町1-35 ☎0197-23-8607 遠藤公夫

●ホンダシャドウ1100用パーツ ヨコハマライニング製ドラッグパイプマフラー 3万円 4インチライザー 1000円 ドラッグバー 1000円 SM 新同 3000円 送料別
〒327 栃木県佐野市大橋町1213 ☎0283-21-4851 (21〜23時) 町田健二

●カワサキZ1用完STD中古部品 フォーク2本 3万6000円 フェンダー 7000円 Fホイール ハブ スポーク タイヤ付 2万1000円 Rホイール ドラム スポーク タイヤ付 2万8000円 Sアーム 6000円 Fマスターシリンダー Fキャリパー Fローター セットで3万2000円 足まわりAssy 適価にて 電話明記薬望
〒326 栃木県足利市若草町8-16 小泉慎吾

●カワサキZ1 73年型 予備検付 赤 68万円 900cc 逆輸入車 火の玉タンク 現状渡し 書付 値引可 ●トライアンフボンネビル 70万円
〒339 埼玉県岩槻市府内2-6-5 ☎048-798-7272 (10〜21時) 斎藤和夫

●スズキグース350用倒立Fフォーク 1万円 Fキャリパー1個 3000円 タンク 外装一式 塗装用 5000円 インパルス用Rホイール タイヤ付 1万5000円 取望
〒769-21 香川県大川郡志度町大字志度1323-4 ☎0878-94-2248-305 (21〜25時) 西村章

●スズキGSX-R1100W 94年型 検98年9月 黒青 10000km 60万円 完STD 極上 取望 ドゥカティ750GT/750スポルトと交換可
〒433 静岡県浜松市高丘町504 ☎053-438-7023 (22〜24時) 川井康弘

●ホンダCB900F 82年型 検98年5月 赤白 40万円 96年新規登録 程度上 ●カワサキZX-10 88年型 検切れ 黒銀 18000km 17万円 外装下 機好調 ●CB750FC 82年型 検切れ 赤白 13万円 FA用足まわり ●CBR400RR 92年型 検2年付 赤白 6300km 20万円 ワンオーナー 極上 ●ゼファーC3 91年型 検2年付 紺 10000km 20万円 完STD ●スズキRG250E 78年型 青 20000km 15万円 フルノーマル
〒501-33 岐阜県加茂郡富加町夕田342 ☎0574-54-2590 (19〜23時) 河合栄潤

●スズキイントルーダー800 95年型 検97年3月 ワイン 2500km 55万円 Fフォーク23cm延長 ワイドトリプルツリー10度 Rファットボブフェンダー キャッツテール Rショートショック アップハンドル メッシュホース チョッパーウィンカー ミラー ラジエターカバー SM PL付 マフラー付 NPすべてあり 雨天走行なし サビなし 美車 ハーレーでは大きすぎる方 女性にも最適
〒370 群馬県高崎市芝塚町1846-6 ☎0273-22-3551 (21〜23時) 矢島真平

●スズキGSX1100S用マフラー ヨシムラドラッグサイクロン 5万円 ツキギアレーテ黒 3万円 ホイール ミッチェルシケイン黒 3.50×18 タイヤ付 4万5000円 Fカウル&タンクセット 白ペイントベース 2万5000円 バラ売り可 旧型ヨシムラ製OC 黒 ホースフィッティング付 1万円 取望 ○同用Sアーム Rフローティングキット 適価で 上記部品と交換可
〒327 栃木県佐野市上台町2093 ☎080-70-00862 (20〜22時) 関谷潤

●ヤマハFZR1000 91年型 検97年12月 黒メタ 18000km 60万円 輸出用フルパワー仕様 FRブレーキメッシュホース 油圧クラッチメッシュホース 黒シールド マイクロロン処理済 テックサーフマフラー RK強化シールドチェーン532V FRタイヤ新品 ブリヂストンバトラックスBT-50 アファムスプロケ リア47J フロント15J
〒134 東京都江戸川区南葛西4-14-6-922 ☎080-45-53495 (21〜23時) 小野友幸

●カワサキAR80A 82年型 1万円 書付部品取車 セパレートハンドル チャンバー Rショック EN実動 ●スズキグース350用オーヴァーカーボンコンプリートマフラー 1万5000円 FCRφ41mm 2万5000円 セットで購入の方優遇 取望
〒142 東京都品川区旗の台5-27-8 ☎03-3785-6734 (18〜23時) 久家英明

●ドゥカティ900SS用テルミニョーニスリップオンマフラー アルミアップタイプ 極上 一日使用したのみ 7万8000円 上記マフラーとオーヴァーステンレスカーボンマフラーJMCA認可との交換も可
〒999-45 山形県尾花沢市大字寺内2572-1 ☎0237-25-3764 (19〜21時) 押切和也

●ホンダモンキーZ50M 保切れ 赤白 33万円 レストア済 ●Z50K2 保切れ 黄白 23万円 レストア済 ●同用新品部品多数あり
〒487 愛知県春日井市藤山台4-1-1-405-319 ☎0568-91-2167 (19〜22時) 桶田雄二

●ヤマハSRX6レーサー 91年型 検切れ 紺青メタ 50万9800円 コスワース620cc メガサイクル266×4 ポート加工 ヘッド面研 バルブ研磨 セル付 バルブスプリングヨシムラ クラフト2本出しレーシング 油温計 CR35キャブ クロスミッション 13段OC ハイスロ インナータンク TZ用フルカウル YAZシート 88年型TZ用フォーク ロッキードマスター ブレンボレーシング2個 F3.50 R4.50テクマグ ブレンボ鋳鉄ディスク2個 サンセイハンドルバー オーヴァーステップ フレームステーカット WP製Rショック タンクなし シャシーダイナモで68ps 筑波BOTTで優勝あり 速いです 往薬望
〒323 栃木県小山市喜沢1193 岩瀬広

○ヤマハXTZ660用Nカムシャフト 使用可能の物 適価で
〒513 三重県鈴鹿市住吉5-11-35 ティグクラフト内 ☎0593-70-1665 (10〜19時) 梅本勝明

●スズキGSX750S2 83年型用EN 好調 2万円 F足まわり 4000円 R足まわり 4000円 Nマフラー 1000円 カワサキFX400R用Nマフラー 1000円 ZZ-R400R用Rカウル 1000円 GSX1100R 87年型用書なしフレーム 1万円 取望 ○GSX-R750 I型用社外品マフラー 3万円以内
〒389-12 長野県上水内郡牟礼村大字牟礼429-2 ☎026-253-6867 (23〜24時) 松崎光宏

■売買指定マーク
●=売りたし ○=買いたし ■=交換希望 ★=その他
■文中略語一覧
書類=書、外観=外、完全スタンダード=完STD、純正=STDまたはノーマル(N)、フロント=F、リア=R、シングル=S、ダブル=D、オーバーホール=OH、スペシャル=SPL、エンジン=ENまたは機、エグゾーストシステム=EXシステム、スイングアーム=Sアーム、イグニッション=IG、ステアリングダンパー=Sダンパー、オイルクーラー=OC、バックステップ=BS、スペアパーツ=SP、サービスマニュアル=SM、パーツリスト=PL

AUTO JUMBLE

●BMW R65　88年型　検98年７月　銀　28000km　30万円　純正カウル　その他付　程度上　●ドゥカティ350セブリング　保切れ　軽登録　32万円　程度上　タイヤ＆ スポーク新品　●ヴェスパ150スプリントＶ　保２年付　銀　12000km　22万円　FRキャリア付　程度上　●トライアンフＴ140Ｅ　80年型　検切れ 赤　20000km　45万円　程度上
〒184　東京都小金井市貫井南町4-17-7
☎0423-81-7427（19〜22時）　熊田暁

●ホンダCB1000SF用Ｆフォークスタビライザー　５ピースタイプ　8000円 純正ニッシン４ポットキャリパー　左右で5000円　H-D各車用ビレット６ポットキャリパー　３万円　ロッキード２ポットキャリパー用パッド　残り９分　１セット2000円　往薬望
〒813　福岡市東区松香台1-25-9　グリーンヒルハイツ102　玉川マサヒロ

●カワサキゼファー1100用カーカーマフラー黒メガホン　96年８月に購入　４万円　値引可
〒870-01　大分市三ツ川上4-6-17　☎0975-58-5015（呼）（月〜金曜　21〜23時）　平野和弘

●カワサキゼファー1100　92年型　検98年４月　ワイン　20000km　180万円 ZZ-R1100用ホイール　Ｒフローティング　９インチ13段OC　ヨシムラマフラー　15000km時に腰上OH＆ポート　バルブピストンヘッド鏡面加工　カム加工　その他　●同用書付フレーム　15万円　Ｎキャブ　４万円　GPZ1100RX用キャブゼファー用にセッティング済　５万円
〒529-04　滋賀県伊香郡木之本町木之本1090　☎0749-82-5866（20〜23時）　藤田修

●スズキGSX-R750　86年型　検97年３月　ヨシムラカラー　32000km　20万円　値引可　限定車　3000km時機OH済　●カワサキゼファー400用EN　部品取用　ヘッド面研　ポート加工　各部軽量バランス　SPあり　１万5000円
〒241　神奈川県横浜市旭区下川井町407　☎045-952-2757（21〜22時）　今野慎二

●ホンダCD50　保切れ　黒銀　43万円　レストア後未走行　新同　●HT1用オーバーサイズピストン　ピストンリング　ベアリング　クラッチ　プレート　シリンダーヘッド　エアクリーナー　その他あり　以上新品　5000〜9000円　AT125用Ｄシート　程度上　２万円　同用マフラー　中古　8000円　CS90用タンクメッキカバー左右　中古　１万円　同用クラッチプレート　新品　7000円　カワサキKH500用中古EN　5000km走行　15万円　同用中古マフラー１セット　少サビあり　３万8000円　同用タンク　２万円　○CB50初期型用Ｄシート　程度上希望　往薬望
〒010-02　秋田県南秋田郡天王町天王字北野136-10　仙道良憲

●ヤマハXJR400用Ｒショック　キャリパー　Ｓアーム　OC　アイバッハスプリング　Ｓダンパー　新品　各１〜４万円 ホンダCB400SF用ラジエター　メーター　Ｒショック　ステップ　各１〜３万円　カワサキZZ-R1100用Ｆフェンダー　１万円　ステップ　３万円　アライヘルメット　アストロリブレ　黒銀赤新品　２万2000円　オムニＳ　黒赤　１万3000円　GWエントラントＧIIジャケット　新品　２万4000円　値引可　オマケあり　往薬望
〒812　福岡市東区箱松3-1-23　根浜和

●カワサキＺ系フレーム用モリワキカヤバＦ１ショック　要レイダウン　ツインショック　80年ガードナータイプ　箱入り新品　予備スプリング２セット　強弱用　５万5000円　●MTB　ジャイアント　４万円　ワークス黄　480サイズ　クロモリオーバーサイズフレーム　サビなし　室内保管　オフロード未走行　極上取望
〒245　神奈川県横浜市泉区上飯田町3822-3　☎045-802-0262（19〜23時）　三浦正

●カワサキＺ１／Ｄ１用NP　キックペダル　カムチェーン　セルモーターカバー　クラッチフィンカバー　各1500円 オイルポンプ　セルモーター　各5000円 ミッション　クラッチ　各１万円　Ｚ１用クランクケース上下　３万円　書なしフレーム　２万円　Ｄ１用クランクケース上下　２万円　シリンダー　クランク各１万5000円　GPZ750Ｆ用Ｆフォーク２本　5000円　Ｚ650LTD用Ｆディスク２枚　4000円　Ｚ用小物あり
〒410-03　静岡県沼津市東椎路262-15
☎0559-23-9115（20〜23時）竹澤清彦

○スズキGSX-R750R　86年型　○GSX-R750　85年型赤黒用FRカウル　タンク適価で
〒963-11　福島県郡山市田村町御代田字平和町16-1-102　遠藤貴弘

●カワサキエリミネーター750／900用コブラＦ１スリップオンマフラー　傷なし　100km未満使用　箱入り　３万5000円　取望　薬望
〒177　東京都練馬区上石神井2-6-8　ジュネス上石神井202　桑原和寛

●ヤマハXJR400用シート　6000円　ハーネス　4000円　マフラー　5000円　サイドカバー　3000円　キャブ　5000円 ホンダCB400SF用キャブ　3000円　SRX４用EN　４万円　キャブ　3000円　エアクリーナーボックス　4000円　RZ用Ｎホイール　3000円　NSR250　92年型用ステップ左右　5000円　ライト　2000円　カワサキAR50用マッククレーンセパハン　3000円　●XJR400S　94年型　検切れ　白　6000km　20万円　取望
〒659　兵庫県芦屋市朝日ケ丘町25-16
☎0797-31-5154　喜田寛

●ヤマハXJR1200　94年型　検切れ　銀　8000km　60万円　応談　フルパワー仕様　ストライカー手曲げEX　ダイノジェット　インシュレーター等　115ps　コワースBS　フラットパフォーマンスシート　ハンドルオフセットクランプ　フォークスタビライザー　ヨシムラ油温計　SIRビキニカウル等　NPすべてあり　取望　往薬望
〒166　東京都杉並区高円寺北1-13-7　コーポクローバ高円寺105　田渕浩司

●カワサキFX-1　部品取用　検付フレーム　EN860cc　ウェブカム　TM34　オーヴァーＳアーム　テクマグ2.75＆4.00　その他あり　50万円　●スズキカタナ用ダイマグＦホイール2.75　TX11付　６万円
〒848　佐賀県伊万里市大坪町乙1463-5
☎0955-23-8740　本田健二

●スズキRG500Γ用スガヤチャンバー　10万円　カワサキKZ1300用ツキギ集合　６万円　ヤマハRZV500Ｒ用チャンバー　10万円　ホンダCBX400Ｆ用モリワキ集合　３万円　RZ350Ｒ用チャンバー　４万円　○GSX-R1100　往薬望
〒989-61　宮城県古川市北稲葉3-1-26　三浦正彦

●カワサキGPZ750Ｒ　84年型　検切れ　黒赤　20000km　９万円　●同Ｇ１実動レストアベースあり　●タンク　Ｚ400GP用　スズキGT380用　ゼファー400用　エリミネーター400用　各塗装ベース用　3000〜5000円　ホンダＺ50Ｊ用Ｎシート　5000円　Ｎマフラー　4000円　Ｎハンドル　2000円　Ｒフェンダー　3000円　ジャズ用不動EN　１万円　スティード用Ｎマフラー＋ハンドル＋小物　１万円　GSX400Ｆ用Ｆフォーク　１本2000円　GPZ400Ｆ用Ｆホイール　5000円　値引可　電話明記往薬望
〒234　神奈川県横浜市港南区港南台6-1-5-503　金崎浩司

●カワサキ GPZ900Ｒ 用 FCRφ37mm　500km使用　新同　８万円　往薬望
〒214　神奈川県川崎市多摩区長沢1-37-6　柘植幸久

●ヴェロセットスラクストン用コブ付シート　新品　３万円　トライアンフタイガーカブ用格子型タンクエンブレム１セット　再メッキリビルト新品　２万5000円　ノートンコマンド用ホルダー　アルミ製　新品　5000円　ロイヤルエンフィールド250用４速中古ミッション　良品　新品メインベアリング＆オイルシール付　１万円　02オーバーサイズピストン＋リングピン一式＋01＆02オーバーサイズ大端メタル　新品　１万円
〒488　愛知県尾張旭市東栄町1-8-7
FAX0561-52-4277（19〜21時）　三浦泰志

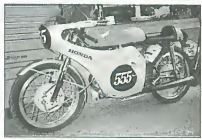
●スズキウルフ125　92年型　保97年２月　赤　3300km　６万円　右に１回転倒　Ｆフェンダーにひびあり　右ステップホルダー割れ修理　タンクヘコミあり　機絶好調　走行問題なし　ノークレームで　取望
〒131　東京都墨田区向島2-9-9　☎03-3622-8247（店）（17〜22時）　宮地隆治

●スズキRG500ΓWW　86年型　18600km　33万円　廃車済　シートカウル付　●ホンダNSR250Ｒ　91年型　保97年６月　11000km　25万円　ネイキッド仕様　●NSR125Ｆ　89年型　10500km　12万円　●Ｃ92　63年型　10万円　CS92仕様　●カワサキ90Ｓ　68年型　8500km　８万円　●CL125　68年型　青白　10600km　８万円　●RH250　白　6800km　７万円　●CB50　78年型　３万円　ドラム仕様　●CL125　66年型　３万円　部品取車　●Ｃ92　68年型　２万円　●ホークII 400用EN他　５万円　●Ｗ３用部品取車　ENなし　５万円
〒982-02　宮城県仙台市太白区人来田3-15-25　☎022-243-2772（19〜22時）　庄司武弘

●ドゥカティ900SS　91年型以降用パーツ　テルミニョーニカーボンサイレンサー　６万5000円　FCRφ39mm　５万円　マルケジーニマグホイールFR　12万円　オーリンズＲショック　４万5000円　ブレンボラジアルマスターφ19mm　４万5000円　同φ16mm　３万5000円　モトプラン製カーボンステアリング　１万5000円　薬望
〒432　静岡県浜松市入野町17299　臨江ハイツIII-202　山本雄高

●カワサキＺ２Ａ４用ガソリンタンク　マフラー　ハンドル　ウィンカーステー　ブレーキマスター　ステップ　Ｒフェンダー　テールカバー　グリップ　ヘッドランプ　ウィンカー　ポイントAssy　コイル　ライトステー等　NP全部で40点一式５万円　●Ｚ２RS改　74年型　検98年２月　火の玉カラー　59000km　120万円　OH後3000km　ワイセコ920cc　ミクニTMφ38mm　GSX-R用足まわり　モナカマフラー　メッシュホース　OC　フルトラ他改多数
〒816　福岡県大野城市中2-13-1　☎030-73-08031（〜22時）　中村三男

■売買指定マーク
●＝売りたし　○＝買いたし　■＝交換希望　★＝その他
■文中略語一覧
書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル（N）、フロント＝Ｆ、リア＝Ｒ、シングル＝Ｓ、ダブル＝Ｄ、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝Ｓアーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝Ｓダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

●ホンダCB93レーサー 64年型 250cc 60万円 機OH済 タイプI 5速 フルチューニング CRM入賞優勝多数 即レース可 ○ビモータDB1用マフラー ●ドゥカティ900MHR初期型用ワンピースカウル 3万円
〒371-02 群馬県勢多郡柏川村込皆戸57-10 ☎0272-85-6080 (18〜21時) 山崎尚人

●ドゥカティ916ビポスト 96年型 検98年3月 赤 7600km 200万円 テルミニョーニカーボンマフラー交換 OC ラジエターまわり&クラッチ&ドライブスプロケットカバー&Rフェンダーカーボン製 クラッチスプリング&スモークスクリーン交換 NPあり 並行物 立ちゴケ1度あり 取望
〒277 千葉県柏市布施1277-1 ☎0471-31-7294 (18〜23時) 稲垣利則

●ヤマハポッケ 保切れ 3万5000円 サビあり タンク&サイドカバーは剝離済 色なし 実動 GT80用EN付 キャブ&オイプポンプなし ●ヤマハRZ250用NP 1台分程あり まとめて買ってくれる方安くします ホンダゴリラ用Nシート 破れなし 5000円 サイドカバー 1000円 タンク ヘコミあり 内側のサビはなし 3000円 ●4輪用ホイールBBS16インチ メッシュ Fタイヤ3分山 Rタイヤ7分山 ニッサンシーマに使用 4本で8万円 値引&発送可 往葉望
〒257 神奈川県秦野市清水町4-10 前沢スミヤ

●ホンダRS250用マルケジーニFRセット 6万5000円 ヤマハSRX用WP製2本ショック 3万円 RS250用カーボンFフルカウル&シートカウルセット 4万5000円
〒314-04 茨城県鹿島郡波崎町7269-17 ☎080-68-25141 伊藤幸雄

●カワサキZ1000R/J/1100GP用ゼファー400Sアームボルトオンキットシャフト カラーセット アームなし ステンレス製 新品 2万2000円 250SS用Fフォーク 1万5000円 FRハブ 各1万円 キャブ3個セット 1万6000円 Rカウル 4000円 サイドカバー 6000円 Sアーム 4000円 塗装用タンク 程度下 4000円 ショック2本 4000円 その他多数あり
〒511 三重県桑名市尾野山28 ☎0594-24-3422 (火金土 19〜22時) 坂部弥幸

●ホンダCB250RS-Z改500 保切れ 黒 5万円 FT-500用シングルEN 不動 書あり 取望
〒593 大阪府堺市鳳中町4-105-21 ☎0722-62-3262 (19〜22時) 森本敏一

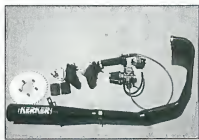
●スズキGSX-R1100 92年型用ニッシン製キャリパー左右 OH済 2万円 ブレーキ&クラッチマスター 8000円 ヤマハRZ350R用R足まわり ホイール Sアーム ショック キャリパー 美品 8000円 限定カラータンク 1万円 書なしフレーム 他RZ-R系用小物類あり ●TZR250 89年型用トップブリッジ 3000円 アライスーパーμ スーパーCLO帽体 黒 新品箱入り 2万円 ブレンボストリート用キャリパー左右 新品 4万円 高効率ヘッドライトバルブ各種 レイブリッグ ピア ボッシュ 各新品2個入り 格安
〒567 大阪府茨木市中総持寺町14-6-2 F3 ☎0726-38-0839 (〜22時) 加藤礼浩

●ガスガスVTR250 92年型 保切れ 紫緑 640km 27万円 新同車 ナンバー付 ●ヴェスパ100 92年型 保切れ コバルト青 5400km 18万円 機外共上 ●ホンダビート660 91年型 検98年10月 赤 32000km 58万円 機外共上 ●同用無限アルミホイール1セット 7万円
〒156 東京都世田谷区赤堤4-47-13 ☎03-3324-7225 斉藤茂樹

●ヤマハSR400 93年型 検97年8月 紺 660km 32万円 スーパートラップマフラー トラディショナルシート 小型ウィンカー 程度極上 屋根付車庫保管 取望
〒247 神奈川県鎌倉市大船1-12-23 ☎030-09-70943 (21〜23時) 渡辺城作

●ホンダCB750FZ用NP クランクシャフト コンロッド一式 3000円 トランスミッション一式 3000円 カムシャフト 2本で1000円 クラッチカバー クラッチ板 クラッチハウジング セットで2000円 クランクケース上下 その他小物部品セットで3000円 部品はすべてクラック/へたり/ガタなし 極上
〒779-32 徳島県名西郡石井町石井字石井737-1-101 ☎0886-74-8481 (21〜24時) 和泉明

●カワサキZ400FXE4用EN バラバラ 2万円 応談 取望 ○Z1000J/R/1100R用角タンク 同色サイドカバー テールカウル Z1000R/1100R用STD シート 少傷可 なるべく安価で 大切にします 葉望
〒135 東京都江東区木場2-21-2-602 邑田悟

●カワサキZRX400用カーカー集合管 黒 1万5000円 GPZ1000RX用キャリパーサポート&ニッシン4ポットキャリパー左右セット フェロードパッド付 3万円 PWKφ28mmキャブレター ハイスロ付 1万5000円 ●ホンダNSR50用スーパービッグリードバルブ 4000円 NSR250 92年型用スプロケット 新品 43T 4000円 取望
〒760 香川県高松市木太町1001-1 ☎0878-67-9757 (21〜23時) 奥代章

●ホンダVF1100SF 91年型 検98年1月 黒青 9000km 35万円 極上 希少車
〒215 神奈川県川崎市麻生区栗木台4-10-12 山田雄一朗

●カワサキGPZ900R用FCRφ37mm スズキGSX-R750 93年型用FR足まわりボルトオンセット 2000kmのみ使用 2つで26万円 バラ売り応談 ゼファー400用カーカーK2+ヨーロピアンウィンカー 1万5000円 ZXR400 91年型用ラウンドラジエター 7000円 往葉望
〒272 千葉県市川市曽谷5-11-2 長井大治

●カワサキKZ1000MKII 79年型 新規登録 黒 6500マイル 50万円 程度中 別売りリペイント済外装セット赤あり ●Z1R I型 78年型 銀 75万円 機外共上 ●Z1 73年型 52万円 火の玉リペイント外装付 程度上 ●350SS 72年型 赤 47万円 チャンバー付 機外共上 ●同レストア用 20万円〜 ●KZ1000用書付フレーム 8万円 H2用書付フレーム 11万円 Z1初期型用キャブ 4万円〜 シリンダーヘッド 4万円〜 シリンダー 3万 5000円〜 Z1/1000用クランク 7万円〜 MKII用クランク 8万円〜 Z1用クランクケース 3万円〜
〒288 千葉県銚子市柴崎町1-4-29 ☎0479-24-1830 伊藤ヒロシ

●ホンダVFR750Fインターセプター 86年型 検切れ トリコロール 22000km 50万円 86年限定車 本物です 程度中 フルパワー STD 取望
〒408 愛知県名古屋市緑区黒沢台3-1106-106 ☎052-877-3937 (20〜23時) 武井伸一

●スズキGSX750カタナII 83年型 検切れ ガンメタ 15000km 7万円 自家塗装 バッテリーなし タンクヘコミあり ●ヤマハYSR80 保97年6月 ゴロワーズ青 9200km 5万円 スペアホイール付 ●カワサキ250TR用書なしフレーム 3000円 FRホイール 各5000円 タンク 塗装用 1万円 GPZ400用Rホイール 5000円 Sアーム 5000円 Z1300用センタースタンド 5000円 取望
〒237 神奈川県横須賀市浜見台2-10-6 ☎0468-65-3319 (20〜23時) 赤坂量康

●ホンダブロス650 88年型 検切れ 赤 36万円 MT-2仕様レーサー ボアアップ FCR オーリンズRショックNC30用 Fショック RS用フルカウル&シート スーパーシフター ツーブラEX 入賞車 価格応談 書あり
〒520-31 滋賀県甲賀郡石部町石部3501-1 ☎080-98-34961 (18〜20時) 小山嘉隆

○ヤマハXJR1200用マフラー テックサーフ ノジマ ストライカー等 他改造パーツ カワサキゼファー1100用スペックビキニカウル赤 MKシングルシート 色不問 他改造パーツ ○ホンダモンキーまたはゴリラ 5万円くらいで 価格明記往葉望
〒156 東京都世田谷区船橋7-8-2-208 山田賢一郎

○ヤマハセロー W用Rブレーキ一式 バラ可 ○BW/TW200 部品取車 不動 書なし バラ可 ○TZ350/250 不動可 TZに使用 ○RZ用イシイTZレプリカチャンバー ○モトラ 部品取車 パーツのみ 書なし可 ○R1-Z用Rホイール 以上格安で 近県参上
〒265 千葉市若葉区中田町1192-82 ☎043-228-4019 (18〜21時) 吉田一也

●ホンダモンキーZ50Z 赤白M型カラー 7000km 25万円 EN88cc OC他付 セミレストア車 ●モンキーZ50J-1 橙白 15万円 4ℓタンク レストア済 極上 ●CB50S改 白 15万円 80cc 改造多数 ●ダックス50改 6万円 70cc ●ダックス50EX初期型 4万5000円 ●CB50 8万円 ドラムブレーキ車 ●CL50初期型 赤銀 8万円 ●ヤマハMR50 白 6万円 全車実動 他旧型原付車数台あり 取望
〒125 東京都葛飾区水元3-14-3-205 ☎03-5699-3567 (19〜21時) 塚本哲也

●カワサキゼファー1100用ノーマルFRホイール 7万円 同用Nマフラー 500km使用 4万円 同用Rショック 1万円 ZZ-R1100D4用Nマフラー 4万円 ヤマハXJR1200用SP忠男Tドラッグ 5万円 それぞれ値引可
〒889-06 宮崎県東臼杵郡門川町中須5-39-10 ☎0982-63-6314 (18〜23時) 和角敏之

●カワサキZ2用EN ベビーフェイスチューニング バイカーズステーション95年9月号の表紙&同年10月号組み立てに使用した物 1075cc 40万円 Z2E-018333 OH後3000km 超極上 ●オーヴァー製BS 3万円 書付フレーム 5万円 CRキャブφ33mm 3万円 外装 イエローボールカラー 5万円 他多数あり
〒591 大阪府堺市新金岡町4-5-1-205 ☎0722-53-9267 (17〜23時) 森田聡樹

●カワサキGPZ750F用純正OC 付属品一式 1万円 同用ガソリンタンク 1万円 値引可 ○ゼファー750用マジーステンレスメガホンマフラー オーヴァーUSAステンレスマフラー 5万円くらいで 往葉望
〒428 静岡県榛原郡金谷町金谷河原2203-15-西-101 保谷俊明

●カワサキZ系用WP製Rショック Z1100Rに使用 4万円 GPZ750Rニンジャ用書付フレーム 1万円 同用フロント16インチ&リア18インチホイール FRで1万円 不動EN 5000円 取望 ○ニンジャ用カウルステー&ラジエターステー 曲がり等ない物 適価で
〒174 東京都板橋区蓮根3-1-10 ☎03-3966-3602 (20〜23時) 坪山一

ノウハウあります。

既存のショップでは満足できなかった そんな本格派バイカーのガレージが誕生！

ロードレーサーからストリートチューンドマシンまで、元ファクトリーライダー及び現役国際A級ライダーがご相談に応じます。豊富な実戦データをもとに、安全マージンを損なわずチューン・セットアップいたします。

TRXセットアップ一例

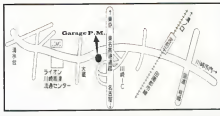
スイングアーム補強	¥30,000〜
フレーム補強	¥30,000〜
Fブレーキ キャリパーブラケット製作	¥15,000〜
Rブレーキ フローティングオーダー製作	¥30,000〜
カウルステー等加工	¥10,000〜
キャブレターセッティング	¥8,000〜

お客様のお好みに合わせてどのようなマシンでもセットアップいたします。

チューニング・セットアップメニュー一例

□シャーシ
- ●フレーム製作・補強
- ●スイングアーム製作
- ●ワイドホイール装着

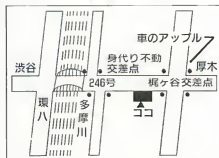
□エンジン・キャブレター
- ●2ストロークエンジンチューン
  シリンダーポート加工
  シリンダー再メッキ加工
  ヘッド・燃焼室加工 等
- ●4ストロークエンジンチューン
  ボアアップ
  ハイカム組込み
  ポート・ヘッド加工 等

●各種キャブレター装着・セッティング
その他、特殊な加工、チューニング、各種パーツの購入についてもお気軽にご相談ください。

ガレージ・ピー・エム
Garage P.M.
TEL.044・977・4440
FAX.044・977・4441
〒216 神奈川県川崎市宮前区犬蔵2-1-1
営業時間 12:00〜21:00 年中無休
※当社はスクーデリアジャパンと技術提携をしております。

二輪・四輪ホイール
フレーム修正

フレーム
補強
各種溶接

- ◆高速で異常な振れが出る人
- ◆両手を離して真直走らない人
- ◆自爆事故や高額修理でお悩みの人
- ◆他社の修理見積りに不満な人

etc.etc……

(有)モトショップ梶ケ谷
川崎市高津区下作延818
☎044（865）8933
営業時間／AM10:00〜PM9:00
定休日／毎週日曜日・第3月曜日
カードクレジット取り扱っております。

今月の特選車

長距離
ツーリング用
キャリア

単品製作
注文受け承ります。
詳しくは、TELにて。

マニュアル何でもあります！

BMW・ドカティ・ジレラ・グッチ・ラベルダ トライアンフ・逆輸入ホンダ・ヤマハ・スズキ

ACPでは、お客様にパーツ供給をするためにパーツリストを販売しております。また、下記リストに無いものはTELにてお気軽にお問い合わせください。貴重なオリジナル・マニュアルを多数用意してお待ちしております。

●パーツリスト何でもあります ¥4,000より

BMW、DUCATIは、ほぼ全機種揃います。（1960-1996）

ホンダ、（US仕様は¥5,000）例 VFR750F,CBX1000,CB900F,CB1100F	¥5,000
CB1100R/CBX1000,CB1100F,CBR900RR/NS400R（ヨーロッパ）	¥8,400/8,700/5,000
ヤマハYZF750,RZ250,RZV500,GTS1000,FZR1000（ヨーロッパ）	¥5,000〜5,700
スズキRG500ガンマ,RGV250（ヨーロッパ），モトグッチ ルマン,デイトナ，ジレラ サトゥルノ	¥5,000〜5,200

●サービスマニュアル何でもあります ¥4,500〜13,800

BMW、DUCATIは、ほぼ全機種揃います。（1960-1996）

ホンダ、（US仕様は¥9,800）例 VFR750F,CBX1000,CBR900RR	¥9,800
スズキRG500ガンマ,1100カタナ,DR750,RE5（ヨーロッパ）	¥9,000〜10,500

●今月のNEWサービスマニュアル&パーツリスト

スズキRE5,GSX600F,ホンダATC110,GL1100,RC30	¥7,500〜9,200
モトグッチ デイトナ,ルマンIII,ルマン1000,1100SPORT	¥10,500〜11,500
カジバ・ミト,エレファント,フレッチア,CB1100F サービスマニュアル	予約販売

●R1100RSで2馬力UP／高性能エンジンオイル・ザーレン

DUCATIベベル系エンジンに超おすすめ／ ベベルのうなりが完全に消えます。1リッター¥3,000クラスのオイルより、1ランク上の性能とクオリティ。15W-50 ¥1,500 1リッター オイル交換後、1,500km以内で最高速度を軒並みオーバーします。3速ギアで最高速度67km/hに達しました（スズキGAG 4速）。5W-30 4リッター¥7,500
耐オーバーヒート性の高さは、140km/h巡行で油温92°C（DUCATI 900SS）

〒240-01 神奈川県三浦郡葉山町長柄1461-378
TEL.0468(76)3941 夜10時まで
FAX.0468(76)3942 24時間受付

VIP BROTHERS

お役に立たせて頂いてます！グラフィックセット

カワサキ旧車のレストアの際、外装のグラフィックが手に入らず新品の外装、もしくは塗装で高額な出費をされてる方、もしくはショップの方に朗報です。（貼った上にクリア塗装OKです）

※純正タイプ
- ●Z1R用 ¥11,000（転写タイプ） NEW
- ●Z1000R I用 ¥5,000（1mライン×3）
- ●Z1000R II（GRN）用¥12,000（1mライン×2＋サイド、テール6点セット）
- ●Z1A・Z2A用 ¥9,000（転写タイプ6点セット）
- ●Z1B・Z2B用 ¥9,000（転写タイプ6点セット）
- ●GPZ1100A-1（RED）用 ¥12,000（10点セット）
- ●KZ1300A-I用 ¥10,000（転写タイプ＋ライン）
- ●KZ1000MK-II・Z750FX-I用 ¥10,000（転写タイプ＋ライン）
- ●750SS（GRD）、350SS、250SS（RED・WHT）用 ¥10,000（転写タイプ）
- ●Z400FXE-3用 ¥4,000（1mライン×2）
- ●Z400GP（GRN）用 ¥12,000（7点セット）
- ●Z400GP（BLK・RED）用 ¥11,000（6点セット）

※カスタムペイント対応
- ●GPZ1100F（レイニー）用 ¥13,000（10点セット）
- ●GPZ400F（レイニー）用 ¥13,000（10点セット）
- ●ZRX400（ローソン）用 ¥4,000〜¥5,000（A〜Fまで6タイプ）
- ●ゼファー400（Z1B・Z2B）用 ¥9,000

◀250、350SS用

▲写真はゼファーにZ1Aを貼ったものです。

◀KZ1000MK-II、750FX-I用

◆当社のステッカーキットは……

ラインタイプ、転写タイプなど車種により貼りやすいように作ってあります。詳しくは、お電話でお問い合せください。尚、お客様の金銭的負担を軽減するため、型抜きしてない物もあります。ハサミ、カッター等で数分間で出来る作業ですのでご了承ください。
※ご注文の際は電話で在庫を確認してください！

福島県を中心にカスタムフリークを応援する強い味方!!

福島県いわき市平中神谷字苅萱63番地の5
(株)ビップブラザーズ
TEL (0246)34-7227(代) FAX34-2174
常磐高速で都心から2時間!!

●カワサキGPZ750R 84年型 検97年7月 黒 29000km 23万円 応談 EN腰下 ハーネス イグナイター ラジエター Rショック 各ZZ-R1100用 750輸出用キャブセッティング MFバッテリー シートアンコ抜 アールズFホース 750用クランクケース タンデム部カットステッププレート 自作アップタイプカーカースリップオン センター＆アンダーカウルなし 他NP付 ●ZZ-R1100用Rまわり一式 BT50 9分山付 5万円 Fホイール 曲がりあり ローター BT509分山付 9000円 メーター 1万円 Fブレーキ左右 マスター付 3万円 キャブ 3万円 薬望
〒473 愛知県豊田市竹町北邸56-1
太田孝幸

●ヤマハFZ750用EN＆キャブ 5万円 Sアーム 1万円 純正キャリパー マスターシリンダー 各3000円 同用マックレーンBS 2万円 デイトナ角度調整付セパハン 5000円 FZ／FZR750用各種メーター スイッチ 配線 小物あり FZR1000 88年型2GH用書付フレーム 8000円 FZ750用左後シート下カウル 1万5000円 Vマックス用アクティブカーボンサブフレーム 2万円 同用純正Fマスターシリンダー 5000円 ホンダブロス87年型用純正Rホイール 1万円 ◯FZR750／1000 87年型用マグホイール 安価で 530チェーン 新品に限る 5000円以内で
〒666 兵庫県川西市久代4-3-1-216 ☎0727-57-7888（〜23時） 畑欣仁

●カワサキZZ-R1100D 96年型 検97年12月 深緑 1600km 93万円 現金 アップハンドル Fメッシュブレーキホース 他はSTD 極上車 取望 名変確実な方
〒175 東京都板橋区四葉1-13-8-201 ☎03-5997-7970（21〜24時）夏目崇義

●ホンダスティード600 91年型 検98年6月 黒赤 17000km 30万円 FRタイヤ＆Fブレーキパッド新品 極上STD ヘルメット バイク用品 メインテナンス用品すべて付けます 車検も長いのでお得です 価格応談
〒286 千葉県成田市橋賀台3-5-3-206 ☎0476-26-3990（10〜22時）山本雅一

●ステンレスボルト各種あり サイズ＆本数をお知らせください ●カワサキZ1000R用Nハンドルバー 美品 4000円 Z1100GP用Nシート 1万5000円 Z750D1用NP多数 リスト送ります KZ1000と互換性あり
〒142 東京都品川区平塚2-8-1 FAX03-3784-7424 井上典之

●モトグッツィデイトナ 92年型 検97年3月 赤 4000km 125万円 無改造 無傷 程度上 ●BMW K1-ABS 90年型 検98年8月 赤 3508km 115万円 無改造 無傷 程度上
〒216 神奈川県川崎市宮前区潮見台9-16 ☎044-975-0500（9〜19時） 北島忠男

●カワサキゼファー1100用ツキギアレーテデクスター 3万円 約6カ月使用 車検可 エキパイスチール製 集合部ステンレス製 アルミサイレンサー 少傷＆ヘコミあり
〒371-01 群馬県前橋市高花台2-19-14 ☎0272-69-7080（19〜22時） 小笠原祐一

●トライアンフT20T 61年型 保切れ 赤銀 50万円 機OH＆レストア済 ●ヤマハSRX4 検切れ 7万円 程度中上 初期型ヨシムラサンパー付 ●ホンダゴリラ 黒金 5万円 マフラーなし カスタムベースに
〒435 静岡県浜松市上新屋町245-5 ☎053-463-6875（20時〜） 日栄新一郎

●ホンダCB-F用RS500タイプFフェンダー ヤマハFZR750用Fフォークにボルトオン装着可 タバックスワンオフ取付サポート付 美品 希少品 赤塗装済 FCとFBの赤の中間色につきどちらにも合います 2万5000円 往薬望
〒593 大阪府堺市草部215-25 山科智春

●スズキGSX-R1100 88年型以前用新品シリンダーヘッド 右アンダーカウル新品 他小物パーツ一式 1万円 GSX1100〜750カタナ用Fマスター カウル サイドカバー他 小物パーツ スピード＆タコメーター等一式 2万円 ホンダCB1100RD用Fベンチレーテッド Fブレーキローター 外気温 高度計一式 4万8000円 CB750〜1100F用1700回転タコメーター他 小物パーツ一式 2万8000円 ◯GSX1000SDカタナ用PL CX650ターボ用PL 適価で
〒232 神奈川県横浜市南区宮元町2-27-401 ☎045-715-0187 藤井厚徳

●カワサキゼファー750用パーツ CVKφ34mm 900ニンジャ用 ダイノジェット組込済 ボルトオン可 1万5000円 NホイールFR 黒 1万円 ◯同用Nシート 5000円くらいで ■オーリンズRショック 1100／400用可 当方アドバンテージRS-4 フルアジャスタブルの場合追金可
〒573 大阪府枚方市茄子作1-42-28 ☎0720-54-1538（10〜19時） 本谷充弘

●ホンダCRM80 92年型 保切れ 赤 8000km 10万5000円 特製キャリア付 値引可 ●CB50JX 76年型 保切れ 白 10000km 15万円 FRタイヤ＆スポーク新品 取望
〒281 千葉市稲毛区天台5-24-27-2 ☎043-284-8075 丸木英明

●スズキGSX1100Sカタナ 90年型 検切れ 銀 22000km 90万円 応談 マルケジーニホイール ミシュランTX ブレンボFブレーキAタイプ ヨシムラUSチタンサイクロン TMφ40mmMJN＋K＆Nフィルター ヨシムラカヤバRショック ヨシムラサークOC ヨシムラデジタル油温計 同製オイルキャッチタンク RC30用マスターシリンダー スタビライザー グッドリッチブレーキホース シート皮張替済
〒732 広島市東区牛田新町3-17-3 ☎082-224-3024（20〜24時） 中村英夫

◯カワサキZZ-R1100C用Fブレーキディスク左右 程度により1万〜1万5000円 新品ならば2万円で ●ドゥカティ900SS 91年型以降用Gタンク 3万円 右Fカウル 1万円 以上少傷自家補修済 左スイッチボックス新品 右ハンドル 各2000円 Rショック 1万円 以下少傷あり Fカウルスクリーン付 左Fフォーク ボトムケース 各1万円 サイドスタンド クラッチマスターAssy 各2000円 他あり
〒156 東京都世田谷区桜3-30-16 ☎03-3439-3415（10〜22時） 長谷川脩

●ホンダCB750F用書付フレーム 4万円 大値引可 Fホイール FA／FB／US1100F用Rホイール 1万5000円 US900F用トップブリッジ 1万5000円 塗装用外装一式 3万円 FA用フォーク三ツ又上下 STDマフラー 各1万5000円 FRブレーキ一式 1万円 他F用パーツあり 大値引可 ●スズキハスラー50 3万円 部品取車 ●ホンダCB250RS 80年型 赤 3万円 廃車済 レストア用 ●カワサキZ2用テールAssy 1万円 Z1000MKII用テールカウル 紺／黒 各1万円 バルカン1500用コブラマフラー 新同 3万円 ●RZ250用速度／回転計 1万円
〒145 東京都大田区上池台3-35-4-2-2 ☎03-3729-0630（21時半〜24時） 栗田隆司

●スズキGT750 71年型 検98年3月 キャンディ赤 24000km 60万円 応談 フルレストア済 美車 両面ドラムブレーキ 希少車 全国発送可 近県参上 写真送ります
〒026 岩手県釜石市平田2-25-474 ☎0193-26-6079（19〜22時） 小友光晴

●カワサキZ1／2用純正部品 240kmスピード＆タコメーター 6万5000円 新品 Z2用シート 中古 美品 2万円
〒921 石川県金沢市ヌカダニ2-41 ☎0762-96-2024（21〜23時） 市川一正

●カワサキZ400FX 2型用タンク シート サイドカバー Tカウル ポイント ジェネレーター パイロットカバー ハンドル 外装一式 セットで9万円 すべて新品 ミッドナイトカラー
〒400-02 山梨県中巨摩郡白根町下今諏訪386 ☎0552-83-0323（19〜23時） 手塚利彦

●ヤマハマジェスティ用スーパーコンパット 1回使用 Rボックス 新同品 2点で3万円 ●XS650SP 検切れ 8万5000円 程度中 ●スズキGS400 10万円
〒314-03 茨城県鹿島郡波崎町矢田部12907 ☎0479-46-3122 青柳浩

●ホンダ89年型用FRマグテックホイール 3万円 SPRショック 5000円 Fディスク左右 8000円 Fキャリパー左右 8000円 NC30 92年型用Fフォーク左右 2万円 Fホイール赤 1万円 Fディスク左右セット 1万円 Fブレンボディスク 1枚のみ 1万5000円 カーボン製Fフェンダー 6000円 Fキャリパー左右 8000円 取望 ◯ヤマハSRX400セル用ISA製BS 1万5000円 WP製RショックCC 4万円 FCRφ35mm以下 3万円 往薬望
〒151 東京都渋谷区千駄ヶ谷4-16-6 秋元信二

●スズキGSX1100カタナ用部品 ポイントカバー黒 エンブレム2枚 埋め込みタイプウィンカー 以上新品 まとめて3000円
〒666-01 兵庫県川西市清和台西4-1-57 ☎0727-98-1887 西海一平

●カワサキ250SS 72年型 保切れ パール白レインボー 45万円 程度上 ●ZXR750用倒立Fフォーク キャリパーステム付 5万円 新品Fホイール ディスク板付 3万5000円 スズキGSX-R750L用EN キャブ付 3万5000円 書付フレーム 2万円 未使用メーター 純正マフラー 各1万円 外装 カウル タンク シートカウルその他セット一式 3万5000円 Z1用FR足まわり 各2万円 ホンダモンキー／ゴリラ用タケガワレース管 1万3000円 KH250用サイドカバー1枚 8000円 250SS用パーツ多数あり Z1000用テールカウル 1万円 取望 往薬望
〒261 千葉市美浜区高浜1-5-10-401 安保旗野

●カワサキGPZ900／750R用USヨシムラスリップオン 規制前 1万5000円 同用モリワキマークIIスリップオン 2万5000円 ホンダCBR900RR用Nサイレンサー 1万5000円 ヤマハFZR1000用Nサイレンサー 8000円 KDX200用Nサイレンサー 2000円 ZX4用Nシート新品 SMおまけ付 8000円 FZR1000用ガソリンタンク Rショック メーター 各5000円 薬望
〒636-03 奈良県磯城郡三宅町石見422-28 中尾康浩

●ホンダダックス50 82年型 保切れ 白 2400km 3万5000円 ノークラッチ3速 3.5インチホイール型 Fフォーク取り外し中 EN要整備 外観中上 バッテリー充電済 スペアブレーキシュー付 レストア＆カスタムベース 薬書の方のみ受付 取望
〒653 兵庫県神戸市長田区池田上町55 野田友彦

◯ホンダスーパーカブ100 ◯郵便カブ ◯ドリーム用書類 SA／SB ME／MF用パーツ ●CB125JX改200 赤 6速12ボルト ヤマハDS5E 赤 EN音あり 訳ありナンバー付 各11万円 カブと交換可
〒655 兵庫県神戸市垂水区狩口台1-5-306 ☎078-783-7081（19〜22時） 岸本洋一

●ドゥカティ851SP2改SPS 91年型 検98年8月 赤 10000km 165万円 EN＆外装SPS マルケジーニホイール ライディングハウス製エキパイ オールチタンサイレンサー アップタイプチタンマフラー ブレンボレーシングブレーキ その他 機フルOH済
〒588 大阪府堺市上之674-23 ☎0722-36-8536（20〜22時） 樋上勝廣

●カワサキGPZ900R A8用USヨシムラチタンサイクロンマフラー 1カ月使用 傷なし 新同 5万円 同用シート 新品 2万円 A7以降用ワークスクォリティトップブリッジ 1万円 プロトアップハンキット 1万円 アップハン用ステンレスメッシュブレーキホース 5000円 リア 2000円 Z用レンサルハンドル 2000円 ミラー左右 1個2000円 すべて1カ月使用 新同品 スモークエアロスクリーン 5000円 ショートチェンジペダル 5000円 薬望
〒274 千葉県船橋市八木が谷1-31-6 島津和也

●ヤマハRD400用0.75mmオーバーサイズピストン リング ピン ベアリング各新品 1台分セット 2万円 RZ250R 88年型用書付フレーム 1万円 RZ250用ドレンなしFフォークアウターブラスト済シリンダー＆ヘッド Dディスクパーツ 各1万円
埼玉県飯能市 ☎0429-74-6692（19〜24時） 秋元孝行

DOREMI ORIGINAL PARTS COLLECTION

手曲げショート管
アルミフランジタイプ ¥50,000
Z1,Z2,FX,CB400F ¥45,000

チャンバー
KH,SS用
クリアー ¥88,000
ブラック ¥90,000
メッキ ¥92,000

チャンバー
SS250〜SS400用
クリアー ¥78,000〜
クロスタイプ ¥128,000〜

ドレミモナカマフラー
ブラック
ブラックメッキ ¥69,000

Z1Rシリーズ
カウル グラスファイバー ペイント済 R1,R2各 ¥35,000
シートレール ペイント済1本 ¥8,000
サイドカバー グラスファイバー ペイント済1枚 R1 ¥13,000 R2 ¥15,000
Fフェンダー ペイント済 ¥20,000 ペイント用 ¥12,000

純正タイプキャリパーサポート
Z1.H2Wディスク用 サポート1個 ¥20,000
リビルトキャリパー ローターキット ¥60,000

レインボーライン
H2 青金 S2 赤白 各¥9,000

ラインステッカー
Z1000R用 チャンピオンステッカーセット ¥5,000
ゼファーZRXもOK

レプリカタンクラインステッカー
Z1A 黄赤 Z1B 茶青 Z2 ゼファーもOK
各 ¥8,000

バッフル（レプリカ）
Z1 ノーマルマフラー用 1本 ¥5,000

シートレザー
H1〜H1B.Z1300.CB750KO.Z1.CB400F.Z1000MK-II.Z1R.SS750.SS350.A1 KH400.SS250 ¥12,000
Z1000R.GPZ1100F ¥15,000

ライトステー
Z初期型 1セット ¥30,000

Z1000Rカウル
グラスファイバー ペイント済 R1.R2.Z1000R各 ¥30,000
Z1R・Z1000Rスクリーン スモークタイプ ¥10,000

グラブバー（レプリカ）
Z1R ¥1,800
Z1 ¥6,900
SS ¥6,500

DOREMI USED BIKE・PARTS 在庫FAX情報サービス開設!!

FAXご利用方法
❶FAX番号03-3268-5416を押してください ❷応答メッセージを聞いてBOX番号〔1007〕を入力
❸スタートボタンを押して後はFAX着信を待つだけ
USED BIKE・PARTSの在庫情況がすぐわかり、FAX注文書付でご注文がよりスピーディーに。
注文書付!!

DOREMI ORIGINAL PARTSカタログ ¥1,000　KAWASAKI, HONDA車パーツリスト・パーツマニュアルコピー本 ¥2,000〜

送料は¥50,000以上の御注文の場合はサービス。以下の場合¥1,030かかります。パーツは着払いにて発送させて頂きます。

ドレミコレクション
TEL・FAX.086-456-4004
本店 岡山県倉敷市広江1-2-22
定休日 月曜日/祝日AM10:00〜PM8:00

代引サービス開始!
代引手数料 ¥500
業販全国通販OK
トマト銀行 水島支店
普通口座 5160301
有限会社ドレミコレクション

MOTORCYCLE WHEELS　DISC BRAKE SYSTEMS
PERFORMANCE MACHINE INC.
AUTHORIZED DEALER

ミッチェルGPZ900R5.5J(F,R)ホイールボルトオンフルKit
在庫有り!早いもの勝ち!約1週間で貴方のお手元に!!(¥236,000)

☆PMキャリパー&サポートKit☆
同径4PotKit ¥90,000- サポート車種
異径4PotKit ¥120,000- 多数有り
異径6PotKit ¥170,000- アルマイト処理可

☆ミッチェルホイール☆
GPZ900R・A1〜A10 ¥198,000より
ZZR1100 ¥208,000より
ゼファー1100 ¥213,000より
KATANA750,1100 ¥196,000より
CB1000SF ¥227,000より
GSXR750,1100 ¥196,000より
その他有り、スプロケ付き、歯数オーダー・アルマイト処理可
上記価格はタイヤ込です。コブラ,サイクロンは2万UP

PMに限らずコンプリートマシンの製作します
ベース車輌捜しもおまかせ下さい!
STAGE-1 ¥350,000より
ホイール変更
異径4Pot&サポートKit
ステンメッシュブレーキホース
STAGE-2 ¥500,000より
Φ330フローティングローター
RRフローティングキャリパー&サポートKit
+STAGE-1
STAGE-3 ¥800,000より
スウィングアーム補強(スタビライザー)
カスタムペイント
キャブ変更
+STAGE-2

内容変更OK!
御相談下さい

静岡県富士市天間1928-7
TEL 0545-71-3032
FAX 0545-71-0811
OPEN AM8:00〜PM8:00
定休日 日曜祭日
ローン 代引き 通販相談応じます

U.S.A.パフォーマンスマシン社正規輸入元
(有)中川商会
trading garage Nakagawa

●Z用ステンレス製エキゾーストパイプ Type I
KERKER KRメガホン用ブラック塗装 ¥65,000

●Z用ステンレス製アップメガホンマフラー Type II
製品は全てスプリング引きの7ピース分割型。メガホン部のポジション変更が可能ですのでノーマルステップでも取付けが可能です。
※写真はプロトタイプの為、実物と多少異なります。
¥98,000

★Type I、IIは共にエンジンにフランジを取付けてからスプリング引きでエキパイを取付ける為、オイル交換時にフレームに傷をつけることなく、楽に取りはずすことができます。
★Z1,MK-II系に取付ける場合は別売のオイルフィルターカバー(¥9,900)を御利用下さい。

Z1Rノーマルタイプシールド　Z1R用3次曲面シールド　Z1000R用ノーマルタイプシールド
各クリアー、ライトスモーク各¥12,000(特注受け付けます)

●バックステップ
Z1・Z2・MK-II・Z1R用マスターシリンダー付
バフ仕上げ ¥68,000
ブラックアルマイト ¥70,000

X TENSION Motorcycles
エクステンション 神奈川県大和市渋谷1-1-2●毎週月曜・第3日曜定休
TEL・FAX0462(69)8017

あなたの刀 錆びていませんか?
折角の名刀も錆びていてはだいなしです

カスタム・エンジンチューニング・レストア
各種相談にのります

●刀フレームメッキ 6万〜
●エンジンオーバーホール 8万〜
●キャブレターセッティング 2万〜
●オリジナルチタンリテーナー
●IN 1mm オーバーサイズビッグバルブ
●その他パーツ開発中

キャブレター及足回りセッティング
スイングアーム及フレーム補強
ポート及燃焼室加工研磨
その他単品加工行ないます

徳永屋
〒561大阪府豊中市今在家町19-30 2号倉庫
TEL 06-863-3883
FAX 06-863-2393
定休日/毎週日曜日・祝日
営業時間/AM12:00〜PM8:00

●H-D FXDBデイトナ　92年型　検97年9月　金　1900km　170万円　限定車　極美車　ワンオーナー　●ビモータHB3　84年型　検97年9月　白赤　13000km　160万円　極美車
〒492　愛知県稲沢市朝府町11-17　☎0587-32-1863（22～24時）　大島峰之

●ホンダCB750K0　69年型　検98年6月　金　80万円　金型レストア　良好　●同ノンレストア車　69年型　金　45万円　書付　現状渡し　マフラー新品1組付　●CB750FBB　赤白　20万円　書付　程度上　カウル付　STD　●CB750FB　限定黒　10万円　STD　書付　程度下　要整備　取望　FAX望
〒956 新潟県新津市梅の木108 FAX0250-23-2103　古田和彦

●スズキGSX-R　96年型用新品ホイール　新品ディスク付　メッツラーME-Z1レーシングタイヤ付　フロント3.50×17　リア6.00×17　各5万円　カワサキGPZ900R用STDスイングアーム　3万円　ノーマルRショック　3万円　ノーマルOC　1万円　すべて新品　他NPあり　同用アールズOC4.5×16段　2万円　往葉望
〒431-12　静岡県浜松市篠原町11121 Tハウスハチェット C-2　高田礼雪

●カワサキゼファー1100用カーカーマフラー　バッフル大付　1万円　横浜ライニング製4本出しマフラー　5万円　ノーマルFRホイール　Fキャリパー左右　Fブレーキマスター　適価　取望　●同用ビキニカウル　色不問　安価で　Sダンパー　適価で　往葉望
〒175　東京都板橋区赤塚4-21-4　第一池田コーポ110　野崎浩次

●カワサキ750RS　Z1／2用火の玉タンク　現行品　サイドカバー＆テールカウルセット　タンクマーク付　サイドカバーマーク付　タンクキャップ付　新同　7万円　ZZ-R1100　91年型用青黒タンク　2万円　92年型用黒アッパーカウル　1万円　取望
〒210　神奈川県川崎市川崎区小川町8-7-303　☎030-81-82489（10～20時）　伊藤一也

●ホンダCB750Fスペンサーカラー用外装　ストライプ一式　1万9000円　銀用外装　FC用Fインナーパイプ　新品箱入り　各1万円　FC用Rダンパー　新品箱入り　各1万円　CB1100R用新品クランクシャフト　15万円　CB900F用240kmメーター　橙　新品箱入り　2万円　同用タコメーター　1万5000円　O＆T製BS　1万5000円　その他あり　往葉望
〒899-43　鹿児島県国分市郡田2282-7　田島晴海

●ホンダCB1100RD用純正Dシート＆シートカウル　適価で
〒238-02　神奈川県三浦市城山町7-33　☎0468-81-7666（19～22時）　山田淳

●ヤマハOW01用Rホイール　3万円　ホンダCB400SF用新品ヨシムラショーワRショック　7万5000円　●スズキGSX-R1100　91年型用USヨシムラデュプレックスチタンサイクロンレース用マフラー　18万円　GS1000用Nホイールセット　金＆銀　2セットあり　●APリアマスター　CP2884　新品　3万円　GSF1200用スズキワークスSplマルケジーニ　新品　フィッティングあり　35万円　CBR900RR　95年型用バクダンキット　ステージ2　新品　2万円　CB400SF用アイバッハスプリング　新品　2万円　往葉望
〒153　東京都目黒区大橋2-16-25-302　高田薫

●スズキGT380 B2　14万円　スガヤ集合管　タイヤTT100　少欠品あり　書なし　部品取用　●ニッサンサニークーペGX5　73年型　検切れ　白　58万円　A14改　ソレックスタコ足　φ50マフラー　ハイカム　面研　軽量フライホイール　強化クラッチ　OC　CDI　合わせガラス　1万回転大森タコメーター　アバルトステアリング　TS用F車高調整　Rリーフスプリング他　●KB110用パーツ各種あり　車種により2輪下取り可　取望
〒950-33　新潟県豊栄市木崎2806-75　☎025-388-5714（19～23時）石崎勝則

●ヤマハVマックスフルパワー用Nサイレンサー　傷＆ヘコミ一切なし　6万円　同93年型以降用Fブレーキ4ポットキャリパー　フェロードパッド8分　アールズブレーキホース付　左右セット　3万円　同用Fブレーキディスクローター　左右セット　2万円　すべてセットの場合10万円　取望　葉望
〒336　埼玉県浦和市田島6-2-7-308　村山豊

●ヤマハFZR1000　89年型以降用ゼウスチタンスリップオンマフラー　3万円
〒157　東京都世田谷区喜多見9-10-13　☎03-3489-1754（20～23時）　内山強

●カワサキGPZ750A2　83年型　検切れ　銀　5万円　部品取車　ゼファー750用EN　部品付　外観下　EN実動　●GPZ750R G1　84年型　検切れ　青銀　30万円　1000RXA3用EN　Fスプリング強化　Fブレーキステンレスメッシュホース　アールズOC　USヨシムラ集合規制前付　RX用280kmメーター　取望　●KDX200R／SR　部品取車　安価で　●GPZ1000RX用Sシートカバー　往葉望
〒655　兵庫県神戸市垂水区泉が丘1-9-1　川崎重工汐見寮210　鈴木啓介

●ヤマハXJ750E　2万円くらいで　年式／検／色／距離不問　部品取車に使用　特にメッキパーツにサビがなくシート破れのない物　パーツのみ可　価格相談
〒140　東京都品川区八潮5-8-47-1101 FAX03-3799-8959　二階堂宗隆

●ヤマハXS650SP　79年型　検切れ　青　13000km　3万円　●ホンダモンキー　保96年12月　赤　2700km　1万円　取望
〒285　千葉県佐倉市宮ノ台3-6-12　☎03-3639-4750（会）　飯田茂

●カワサキGPZ1000RX　88年型　検切れ　赤　27万円　検取り可　●ヤマハRZV500　検2年付　青白　29万円　●スズキRGV250Γ　91年型　保切れ　青白　17万円　●ホンダメットインフリーウェイ　保98年5月　銀　9000km　22万円　バッテリー新品　●ZXR400用倒立フォーク　三ツ又付　3万5000円
〒144　東京都大田区多摩川2-29-7　☎03-3736-1950　小暮修

■'97年2月号の投稿締切は11月25日になります。　（編集部）

SHOCK ABSORBERS OF BIKE

KONI ショックアブソーバー適応価格表

車種名	年式	品番
HONDA		
CB400Four	'74/12～	7610-1302
CB400SF	'93～	7610-1512
CB400T/N	'77～'80	76-1408
CB750Four(K)	'69～'80	7610-1296
CB750F (FZ～FC)	'79/6～	7610-1413
CB900F	'79～	7610-1413
CB1000SF	'93～	7610-1523
CB1100F	'82～	7610-1413
CB1100R	'80～	7610-1413
YAMAHA		
XJR400(S/R/R II)	'93～	7610-1525
XJ400/D	'80～	7610-1348
SR400	'78/3～	76-1472
		7610-1525
RD400	'69～'80	7610-1525
SR500	'78/3～	76-1472
		7610-1525
XJ750A/E	'81～'83	7610-1407
FZX750	'86～	7610-1407
XS1100	'78～'84	7610-1407
V-MAX	'86～	7610-1429
SUZUKI		
GS750 (E)	'76～'79	7610-1394
GSX750E	'79～'81	7610-1394
GSX750S KATANA (I/II)	'82/2～'84/3	7610-1394
GSX1000S KATANA	'82～	7610-1394
GSX1100S KATANA	'80～	7610-1394

車種名	年式	品番
KAWASAKI		
KH250	'76/3～	7610-1525
Z250FT	'78/3～	7610-1348
KH400	'78/3～	7610-1525
Z400FX	'78/3～	7610-1343
ZEPHYR400	'89～	7610-1523
Z400	'76～'80	7610-1348
SS500	'69/9～'76/3	7610-1525
KH500	'76/3～	7610-1525
Z550FX	'80/8～	7610-1343
Z650	'76～	7610-1348
Z750FX II/III	'80～	7610-1429
Z750GP	'82/4～	7610-1343
750RS	'73/2～'76/3	7610-1343
Z750F (A4/A5/D1)	'76/3～'79/1	7610-1343
Z750FX-1 (D2/D3)	'79/1～'80/11	7610-1343
ZEPHYR750	'90～	7610-1523
ZL750 Eliminator	'85～	7610-1429
ZL900 Eliminator	'85～	7610-1429
900Z1	'72～'76	7610-1343
Z1000	'76～'78	7610-1343
Z1R	'78～'79	7610-1343
Z1000MK II	'79～'82	7610-1343
Z1000J	'80～'81	7610-1343
Z1000R	'82～	7610-1343
Z1100R	'83～	7610-1343
ZEPHYR1100	'92～	7610-1523

品番7610：¥16,000　品番76：¥14,500
SR400/500は、7610-1525(ダンパー調整可能)も適応します。

AUTO JUMBLE

●データの読み方は……

①車名 ②年式 ③塗色 ④走行距離 ⑤車検／保険 ⑥セールスポイント（ドレスアップ、改造、オプションなど） ⑦程度 ⑧価格 が表示されています。
⑦の程度は次の4段階に分かれています。
●EC=Excellent Condition…文句なしの極上車、あるいは新同車。
●GC=Good Condition…とりあえず整備不要、程度良好の完全実動車。
●AC=Average Condition…ごく普通の中古車、多少の手入れが必要。
●NW=Needs Work…整備、修理が必要。レストアの素材としても最適。
なお、⑧の価格については、各ショップによって含まれる費用が異なっている場合がありますので、直接お問い合わせください。

村山モータース
03-3378-0181
東京都渋谷区笹塚2-7-8
〒151

❶マチレスG50カスタム
❷1995年 ❸緑
❹1200km ❺検1997年7月
❻村山カスタム仕様
❼EC ❽100万円

❶BMW R100RS
❷1989年 ❸パール白
❹16622km ❺検1997年7月
❻パニアケース付
❼GC ❽65万円

福田モーター商会
03-3468-6841
東京都渋谷区笹塚1-50-16
〒151

❶モトグッツィ1100カリフォルニア
❷1996年 ❸白／灰
❹1880km ❺検1998年5月
❻スクリーン サイドバッグ
❼EC ❽98万円

❶BMW K100F/L-ABS
❷1990年 ❸赤
❹2590km ❺検1997年7月
❻新同 希少車 Gヒーター
❼EC ❽70万円

❶BMW K1-ABS
❷1990年 ❸青
❹33220km ❺検1998年7月
❻ノーマル
❼GC ❽97万円

❶BMW K100RS-ABS
❷1993年 ❸青
❹3220km ❺検1997年12月
❻新同 サイドバッグ
❼EC ❽97万円

❶BMW K1100RS
❷1994年 ❸青
❹7410km ❺検2年付
❻バッグ ABS
❼EC ❽145万円

❶BMW K1100RS
❷1994年 ❸黒
❹4940km ❺検2年付
❻バッグ Sシート ABS
❼EC ❽130万円

❶BMW R100GSパリダカ
❷1990年 ❸赤／白
❹18870km ❺検2年付
❻バッグ タイヤ新品
❼EC ❽88万円

❶BMW R100ミスティック
❷1995年 ❸赤
❹2700km ❺検1997年4月
❻ENガード ステー バッグ
❼EC ❽95万円

❶BMW R100RS
❷1987年 ❸白
❹32780km ❺検2年付
❻バッグ
❼GC ❽60万円

❶BMW R100RS
❷1992年 ❸青／銀
❹22180km ❺検2年付
❻バッグ
❼EC ❽88万円

❶BMW R1100RSフルカウル
❷1996年 ❸青
❹4500km ❺検1998年2月
❻バッグ ガード ABS
❼EC ❽145万円

❶BMW F650
❷1995年 ❸赤
❹14000km ❺検2年付
❻ノーマル
❼GC ❽45万円

AAA
0489-97-8638
埼玉県八潮市古新田273
〒340

❶ヤマハSR400 USカフェ
❷1987年 ❸カスタムカラー
❹―――― ❺検2年付
❻510ccフルチューン テクマグ
❼EC ❽120万円

❶ヤマハSRX6
❷1990年 ❸カスタムカラー
❹6000km ❺検2年付
❻621cc テクマグ他
❼EC ❽100万円

❶ビモータYB7
❷1989年 ❸カスタムカラー
❹7000km ❺検2年付
❻ネイキッド仕様
❼GC ❽58万円

❶スポンドンM1Rレーサー
❷―――― ❸白
❹―――― ❺――――
❻621ccフルチューン MS-1仕様
❼―――― ❽150万円

❶スポンドンM1R
❷1995年 ❸カスタムカラー
❹0km ❺検2年付
❻新車
❼―――― ❽200万円より

グッツィスポルトジングウシ
045-943-2891
神奈川県横浜市都筑区仲町台4-1-5
〒224

❶モトグッツィV40タルガ
❷1993年 ❸赤
❹25000km ❺検1998年4月
❻ノーマル
❼GC ❽43万円

❶モトグッツィ ルマン1000
❷1990年 ❸赤／黒
❹53000km ❺検2年付
❻K&N ダイナ トランジスタ他
❼GC ❽75万円

❶モトグッツィ ルマンI
❷1978年 ❸赤
❹33000km ❺検2年付
❻完全ノーマル車
❼EC ❽180万円

❶モトグッツィ デイトナ1000
❷1992年 ❸赤
❹4800km ❺検1997年3月
❻ノーマル
❼EC ❽130万円

❶モトグッツィ1000S
❷1991年 ❸――――
❹25000km ❺検1997年9月
❻4Pキャリパー Rオーリンズ
❼GC ❽88万円

バイクハウスフラット杉並
03-3394-9471
東京都杉並区清水1-15-12
〒167

❶BMW K1-ABS
❷1990年 ❸赤
❹3508km ❺検1998年8月
❻新同 キズなし 極上
❼EC ❽130万円

オレンジブルバード
03-3705-1031
東京都世田谷区尾山台2-29-20
〒158

❶ヤマハR1-Z
❷1995年 ❸白／赤
❹1515km ❺保1997年4月
❻TZ仕様 スポーク
❼EC ❽78万円

❶ヤマハSR400
❷1992年 ❸青
❹8096km ❺検付
❻ノーマル
❼GC ❽34万円

❶ヤマハSR500
❷1993年 ❸黒
❹1567km ❺検1997年3月
❻ノーマル ワンオーナー
❼EC ❽38万円

❶ヤマハSR400
❷1995年 ❸青
❹7400km ❺検1997年3月
❻ノーマル ワンオーナー
❼GC ❽38万円

ハヤシカスタム
03-3756-2160
東京都大田区下丸子2-1-1-101
〒146

❶BMW R100RS
❷1982年 ❸銀
❹17242km ❺検2年付
❻クラウザーサイドバッグ
❼GC ❽65万円応談

❶ホンダCD50カスタム
❷1996年 ❸黒
❹50km ❺保1998年5月
❻75cc シート ハンドル他改多数
❼EC ❽24万円

❶ヤマハXT600Zテネレ
❷1987年 ❸青
❹18036km ❺検2年付
❻希少車
❼AC ❽25万円応談

❶スズキ ボルティーカスタム
❷1995年 ❸黒他応談
❹0km ❺――――
❻シート ハンドル ステップ他
❼EC ❽39万4000円

❶ヤマハSR400
❷1993年 ❸黒／銀
❹―――― ❺検1997年5月
❻サイドカバー
❼GC ❽28万円

❶ニコバッカーFZR1000
❷1993年 ❸青
❹700km ❺――――
❻世界で1台のスーパーネイキッド
❼EC ❽200万円

PARTS
■ボルティーカスタムパーツ シングルシート 3万8000円 ハンドルキット 3万円 ステップキット 3万8000円

PARTS
■TRX850用φ320ローター&ブレンボ40mmピッチ4ポットキャリパー対応サポートセット 8万円

PARTS
■TRX850リアブレーキサポートキット ブレンボ2ポット用 3万円
■CB1000SF用ヨシムラスリップオンカーボンマフラー 3万円

PARTS
■ノーマルディスク用ブレンボ4ポットキャリパーサポートセット カタナ750／1100 バンディット400用 各5万円

PARTS
■Vマックス用ノーマルφ300ディスク用トキコ6ポットキャリパーサポートセット 5万円

PARTS
■ミクニ2サイクル用ニューTM38キャブ 新品 2個あり 1万円

ストラーダ
048-775-8726
埼玉県上尾市南89-17
〒362

❶ドゥカティ888SP4
❷1992年 ❸赤
❹7000km ❺――――
❻――――
❼EC ❽200万円

❶ドゥカティM900
❷1995年 ❸赤
❹2150km ❺検1997年5月
❻――――
❼EC ❽100万円

❶カジバMITOローソンレプリカ
❷1994年 ❸赤
❹1215km ❺――――
❻――――
❼EC ❽45万円

❶ヴェスパPX200E
❷1993年 ❸青
❹1800km ❺――――
❻――――
❼EC ❽30万円

PARTS
■ホワイトパワーRショック 900SS用 新品 8万5000円 ■オーリンズRショック 916用 新品 8万円

モトエルン
0473-64-1517
千葉県松戸市新作3-1172-1
〒271

❶ドゥカティ900SS
❷1983年 ❸銀
❹9000km ❺――――
❻ノーマル
❼EC ❽135万円

❶ドゥカティ ラグナセカ
❷1989年 ❸赤／銀
❹5200km ❺検2年付
❻ノーマル
❼EC ❽105万円

❶ドゥカティ900SS
❷1992年 ❸赤
❹8200km ❺検2年付
❻ノーマル
❼EC ❽88万円

❶ドゥカティ900SS
❷1994年 ❸赤
❹2100km ❺検2年付
❻ノーマル
❼EC ❽105万円

❶アプリリア250RS
❷1996年 ❸黒
❹900km ❺――――
❻ノーマル
❼EC ❽60万円

❶ドゥカティ851
❷1993年 ❸赤
❹9600km ❺――――
❻ノーマル
❼EC ❽110万円

❶ドゥカティ400SS
❷1993年 ❸赤
❹2200km ❺検2年付
❻ノーマル
❼EC ❽85万円

PARTS
■ドゥカティ400F3用倒立フォーク 15万円

スコードロン
03-3702-5530
東京都世田谷区中町4-20-8
〒158

❶ドゥカティ スクランブラー
❷―――― ❸――――
❹―――― ❺――――
❻フルノーマル
❼GC ❽58万円

❶ドゥカティ900MHR
❷1984年 ❸赤
❹―――― ❺検1997年5月
❻チェリアーニ ブレンボ4ポット
❼EC ❽145万円

❶ドゥカティ450デスモ改
❷―――― ❸――――
❹―――― ❺――――
❻フルレストア 改多数 軽登録
❼EC ❽79万円

❶ドゥカティ400F3
❷1988年 ❸赤
❹7000km ❺検2年付
❻テクマグ ベルリッキSアーム
❼GC ❽77万円

❶ドゥカティ マッハI
❷1962年 ❸赤／銀
❹―――― ❺――――
❻フルレストア
❼EC ❽118万円

❶ドゥカティ250ヴェント
❷―――― ❸黒
❹15000km ❺――――
❻――――
❼NW ❽20万円

❶ビモータ スーパーモノ
❷―――― ❸――――
❹―――― ❺――――
❻新古車
❼EC ❽100万円

❶MVアグスタ125GTL
❷―――― ❸――――
❹―――― ❺――――
❻フルレストア
❼EC ❽98万円

❶ヤマハTZ250
❷―――― ❸――――
❹―――― ❺――――
❻スペアパーツ付
❼AC ❽25万円

PARTS
■ドカ スーパーモノフルカウル3ピース 9万8000円 同タイプサイレンサー 各車スリップオン チタン&ステンレス製 6万5000円

ワールドモトランド
0272-43-7272
群馬県前橋市三河町2-2-23
〒371

❶ビモータYB6
❷1988年 ❸白／赤
❹―――― ❺検2年付
❻ノーマル
❼GC ❽90万円

❶H-D XLH883
❷―――― ❸黒
❹6511km ❺――――
❻マフラー 他ノーマル
❼GC ❽58万円

❶ドゥカティ400F3
❷1986年 ❸白／赤
❹13900km ❺――――
❻――――
❼GC ❽38万円

❶ジレラ350サトゥルノ
❷1988年 ❸赤
❹8970km ❺検1997年3月
❻ノーマル
❼AC ❽42万円

クラスフォーエンジニアリング
044-989-4740
神奈川県川崎市麻生区岡上149
〒215

❶カワサキGPZ1100 B2
❷1982年 ❸ライムグリーン
❹―――― ❺――――
❻ローソンレプリカ
❼EC ❽88万円

❶カワサキKZ1000J
❷1981年 ❸黒
❹―――― ❺検1998年9月
❻カーカー クラスフォーカウル付
❼GC ❽68万円

❶カワサキKZ1000MkII
❷1979年 ❸黒
❹―――― ❺――――
❻US限定カラー
❼EC ❽69万8000円

K'sファクトリー
0562-48-7181
愛知県大府市長草町法林坊91-1
〒474

❶カワサキ750SS
❷1973年 ❸金
❹OH後0km ❺――――
❻フルレストア済 美車
❼EC ❽168万円

❶カワサキ750SS
❷1972年 ❸金
❹OH後3000km ❺――――
❻フルレストア済 美車
❼EC ❽135万円

❶カワサキZ1
❷1974年 ❸火の玉カラー
❹―――― ❺――――
❻足まわりゼファー750他
❼GC ❽98万円

❶カワサキKZ1000
❷1978年 ❸紺
❹―――― ❺――――
❻OC モリワキマフラー
❼GC ❽68万円

❶カワサキ750SS
❷1972年 ❸青
❹25000km ❺――――
❻レスターキャスト付
❼GC ❽79万円

❶カワサキH1-500
❷1969年 ❸灰
❹OH後0km ❺――――
❻フルレストア車
❼EC ❽200万円

❶ホンダCB400F
❷1976年 ❸赤
❹―――― ❺――――
❻フルノーマル 美車
❼GC ❽69万8000円

モリヤマエンジニアリング
045-821-3403
神奈川県横浜市戸塚区平戸町307-5
〒244

❶ヤマハXJ400ZS
❷―――― ❸青
❹3331km ❺――――
❻530cc ZXR400足まわり他改多数
❼EC ❽98万円

ケインズ
092-641-0836
福岡県福岡市東区箱崎2-41-3
〒812

❶ヤマハSR400
❷1992年 ❸紺／銀
❹11692km ❺――――
❻ノーマル
❼GC ❽29万8000円

❶ホンダCB750FZ
❷1983年 ❸黒
❹38000km ❺――――
❻ノーマル
❼AC ❽10万円

❶ホンダCB750FB
❷1983年 ❸赤
❹28000km ❺――――
❻ノーマル
❼NW ❽7万5000円

PARTS
■'90GSX-R1100倒立フォーク左 新品 3万円

モトギャラリークラフト
0427-45-9233
神奈川県相模原市東林間4-44-11
〒228

❶ヤマハSRスクランブラー
❷1988年 ❸黄
❹10000km ❺検2年付
❻ブレンボディスク フルカスタム
❼GC ❽62万円

❶スズキ グース250
❷1994年 ❸銀
❹13000km ❺――――
❻450cc USD他フルカスタム
❼GC ❽55万円

❶ヤマハSR 2VSレーサー
❷―――― ❸緑
❹―――― ❺――――
❻筑波・TI優勝マシーン
❼GC ❽90万円

❶ヤマハSRX ES-1レーサー
❷―――― ❸緑／黄
❹―――― ❺――――
❻筑波優勝マシーン
❼GC ❽60万円

PARTS
■TRX・XJR1200用チタンコーティング済新品フロントフォークインナーチューブセット 5万円

PARTS
■SR400スープアップ済エンジン 500cc クランク新品 フルOH済 15万円

OTHERS
■オーリンズ・WPリアショック 新品全商品20%オフにて

モトジャンキー
086-244-1373
岡山県岡山市西之町16-113
〒700

❶スズキGS750
❷1977年 ❸赤
❹10860km ❺――――
❻ヨシムラピストン CR33他
❼AC ❽45万円

PARTS
■ZZ-R1100Cホイールセット XJR1200ホイールセット 各6万5000円 ■ゼファー750用FCR35キャッチタンク付 9万8000円

PARTS
■GSX-R750W用FCR39 オイルキャッチタンク付 10万8000円 同用USヨシムラトップブリッジ 1万5000円

PARTS
■XJR1200オーリンズリアショック STD装着品 3万5000円 ■SRX用ヨシムラTM-MJN34キャブレター 3万5000円

PARTS
■GSX-R750Wニッシン4ポットキャリパー&Fマスターセット 2万5000円 ■GSX1100S用WPリアショック 4万5000円

バイツー
0886-26-3685
徳島県徳島市南末広町2-41
〒770

❶ヤマハSR400
❷1996年 ❸青
❹2000km ❺検1998年5月
❻センター出しスーパートラップ他
❼EC ❽39万8000円

❶ホンダGB250クラフマン
❷1991年 ❸灰
❹17500km ❺保付
❻ノーマル
❼AC ❽12万円

❶ヤマハHT-1
❷1969年 ❸青
❹——— ❺———
❻レストア用 90cc
❼NW ❽5万円

PARTS
■SR用3インチスーパートラップEX付 3万円 ■ZX10用オーリンズリアショック 4万円 同用ツキギ製バックステップ 1万8000円

PARTS
■SR用オリジナルワイドタンク&ソロシート ペイント済 8万円

スクーデリアジャパン
044-976-4462
神奈川県川崎市宮前区犬蔵2-1-1
〒216
▼

❶ビモータ DB1SR
❷1987年 ❸———
❹6000km ❺———
❻ファンタムリアショック他
❼EC ❽170万円

PARTS
■セーガレCBR900RRモノスイングアームキット '92~97モデルまで対応 マグネシウム製 詳細は電話にて 69万8000円

スイングアーム 69万8000円

PARTS
■ブレンボφ17フロントラジアルマスター 新品 在庫3セットのみ 6万3000円

マークアイランドトレーディング
054-287-6680
静岡県静岡市中島277-3
〒422
▼

PARTS
■CL77用中古パーツ 書付フレーム 9万5000円 チェーンケース 1万8000円 マフラー 4万5000円 フォークAssy 4万5000円

PARTS
■CB72用中古パーツ 書付フレーム 9万5000円 タンク 4万5000円 シート 3万5000円 Fフェンダー 3万3000円

PARTS
■CB400Fパーツ 中古タコメーター 2万円 新品 3万円 新品スピードメーター 3万円 中古タンク 1万円より

PARTS
■CB92ブレーキ/クラッチワイア各1万円 CB160新品右キャブ 2万9000円 同エレメント 5900円

PARTS
■新品パーツ C100/CS90メッキFフェンダー 各2万円 CB72/77ケンカメーター 5万円 同ニュートラルスイッチ 1万円

PARTS
■NR750用130馬力フルパワーキット 85万円 ローンOK 説明概要書無料にて郵送します

ホットアンドクール
0586-76-1124
愛知県一宮市丹陽町伝法寺字西大門330-1
〒491
▼

❶ホンダCB-1
❷——— ❸———
❹——— ❺———
❻書無 NKレース等に
❼NW ❽5万円

❶ホンダ ブロス650
❷——— ❸———
❹——— ❺———
❻ツインレース等に
❼NW ❽8万円

❶スズキGSX750Sカタナ
❷1983年 ❸ピンク/白
❹22142km ❺———
❻ZXR倒立・前後ホイール他
❼GC ❽68万円

❶ヤマハRZ250
❷1981年 ❸白/赤
❹20000km ❺———
❻———
❼GC ❽29万8000円

モトショップウイリー
0985-27-7765
宮崎県宮崎市南花ケ島263-3
〒880
▼

❶ビモータYB-5
❷——— ❸———
❹——— ❺———
❻新車 ディーラー車
❼EC ❽180万円

❶トライトン650レーサー
❷——— ❸———
❹——— ❺———
❻5速別体 ベルト クラッチ付
❼——— ❽120万円

PARTS
■XTZ660新品エンジン キャリロ SOHC680cc ニカシルメッキALシリンダー クロス メガサイクル パトリックヘッド付 62万円

モンスター
0482-23-8512
神奈川県厚木市元町9-26
〒243
▼

❶スズキGSX-R1100
❷1991年 ❸紫
❹8000km ❺———
❻ワイセコ マービック他改多数
❼EC ❽150万円

PARTS
■GSX-R750・1100油冷用マルケジーニ3本スポーク 3.50×17 5.50×17 26万8000円

PARTS
■ニンジャ用9インチ13段オイルクーラーキット 3万5000円 ビッグラジエター用アールズホースキット 1万4000円

PARTS
■ニンジャ用アンダーフレームキット タイプI 5万5000円 タイプII 3万8000円 各1セットのみ サブフレーム 2万5000円

PARTS
■ニンジャA7用17インチリアホイールボルトオンキット 4.50×17 18万円 同A8前後ホイール ディスク タイヤ ハブ付 4万円

PARTS
■GPZ1100オールステンカーボンマフラー 17万円 ■900SS/モンスター用カーボンスリップオン 15万円

OTHERS
■WPリミテッドバージョンリアショック予約受付中 ニンジャ用 14万4000円 GSF1200用 14万6000円

OTHERS
■フロントフォークチタンコート 1台分6万円より ゴールド等もOK ■GPZ1000RXエンジン探しています

金城
0489-56-2780
埼玉県三郷市戸ケ崎2181
〒341
▼

❶ビモータBB1
❷1995年 ❸赤/銀
❹870km ❺検1998年2月
❻———
❼EC ❽97万円

❶ビモータ テージ400
❷1996年 ❸赤/白
❹770km ❺検1998年7月
❻———
❼EC ❽148万円

❶ビモータYB-10
❷1993年 ❸赤/銀
❹2200km ❺———
❻———
❼EC ❽133万円

❶BMW K100RS
❷1989年 ❸黒
❹29400km ❺検1997年8月
❻———
❼GC ❽45万円

❶サクソン ジアコンダ1000
❷1992年 ❸黄/緑
❹9500km ❺検1998年7月
❻希少車
❼EC ❽172万円

❶トライアンフ スピードトリプル
❷1996年 ❸橙
❹130km ❺検1998年10月
❻試乗車
❼EC ❽110万円

❶トライアンフ デイトナ900改
❷1994年 ❸黒
❹5300km ❺検2年付
❻6ポット カーボンパーツ他
❼EC ❽92万円

❶ヤマハTRX850
❷1995年 ❸サクソン黄
❹1570km ❺検1997年3月
❻カーボンサイレンサー
❼EC ❽70万円

❶カワサキZ750FXIII
❷1983年 ❸銀
❹28300km ❺———
❻———
❼AC ❽28万円

スピードバード
03-3271-5770
東京都中央区日本橋2-1-19
〒103
▼

PARTS
■新製品 AP4484軽量タイプ2ピース4ポットキャリパー 40mmピッチ パッド別 6万8500円 専用パッド 予価5000円

PARTS
■AP4226軽量タイプ2ピース2ポットキャリパー リア専用 64mmピッチ パッド別 3万8000円 専用パッド 予価5000円

PARTS
■RC30専用ダイマグ中空ホロタイプ 3.50×17 5.50×17 ゴールド 29万8000円

PARTS
■RC30用マルケジーニ5本スポーク 3.50×17 5.50×17 ノーマルFアクセル仕様 車高調整 前スプロケット付 31万円

PARTS
■RC30用HRC'92レーシングマフラー オールチタン 38万円 同用ドライカーボンフロントフェンダー チタンボルト付 4万6500円

PARTS
■RC30用ドライカーボンリアマッドガード チタンボルト付 4万5000円 ■同用STDローター対応カーボンメタルパッド 8000円

PARTS
■RC30用FCCクラッチプレートセット 1万8000円 ■Z2タイプドライカーボンショートミラー 限定品 2万2000円 セットで4万2000円

PARTS
■アールズオイルクーラーサーモスタット 8番フィッティング付 1万6000円 ■アルミスロットル 1万500円 ハイスロは1万6000円

PARTS
■各車リアスプロケットオーダー製作受付中 1万1200~1万9800円

PARTS
■AP4ポットキャリパー左右&ボルトオンサポートセット 15万円より ■ブレンボ4Pキャリパー対応鋳鉄専用カーボンパッド 6800円

PARTS
■GPZ1000RX用ワイセコ1039キット 4万円 ■ニンジャ用ロックハートスクリーン 7000円 オーリンズSダンパー 中古 2万円

ACパワーズ
0468-76-3941
神奈川県三浦郡葉山町長柄1461-378
〒240-01
▼

OTHERS
■BMW日本語サービスマニュアルK/R用 1万~1万3000円 ■BMW K100RS用パーツリスト 予約受付中

OTHERS
■ジレラ サトゥルノ用サービスマニュアル 1万1500円 パーツリスト 5100円 モトグッツィ ルマン/デイトナ用予約受付中

グリースモンキー
045-366-5551
神奈川県横浜市瀬谷区阿久和東3-23-3
〒246
▼

❶トライアンフ サンダーバード
❷1995年 ❸黒
❹——— ❺検1998年8月
❻登録済新古車 保証付
❼EC ❽120万円

❶カジバ キャニオン
❷1996年 ❸緑メタ
❹——— ❺———
❻新車
❼EC ❽96万円

❶カジバMITO EV
❷1995年 ❸赤
❹951km ❺保1998年1月
❻ワンオーナー
❼EC ❽54万円

❶ドゥカティ851SP2 888cc
❷1990年 ❸赤
❹9920km ❺検1996年11月
❻ブレンボ可変マスター
❼GC ❽138万円

❶ビモータDB1
❷1987年 ❸BOTTカラー
❹10500km ❺検2年付
❻ビッグバルブエンジン
❼GC ❽185万円

❶ジレラ サトゥルノI.O.M.
❷1989年 ❸赤
❹15875km ❺検2年付
❻保険等含む
❼EC ❽65万円

PARTS
■エンジン　400SS'91　20万円　400Jr'89型ベース540cc　6速　25万円　■900SS'93書付フレーム　20万円　前後ホイール　黒　10万円

アウトベンジーナコサキ
052-400-4777
愛知県西春日井郡春日町落合長畑6-1
〒452
▼

❶ドゥカティ450デスモ
❷1974年　❸黄
❹――――　❺――――
❻フルオリジナル
❼EC　❽135万円

❶ドゥカティ450MkII
❷1974年　❸赤
❹――――　❺――――
❻ENOH済　ペイント済
❼EC　❽115万円

❶ドゥカティ750SS
❷1974年　❸青／銀
❹――――　❺――――
❻ENOH済　ペイント済
❼EC　❽380万円

PARTS
■ドゥカティシングル用外装パーツ　デカール　エキパイ　マフラーの他　キャブ　メーター　ケーブル　ライト等取り扱い中

OTHERS
■洋書　ドゥカティバイヤーズガイド　3800円　ドゥカティシングル　8400円　アラドーロ　5200円　MVアグスタ　9800円

OTHERS
■同ドゥカティシングル／ツインレストレーション　各7000円　■ドゥカティシングル・ツイン買い取り中

モトピットフジワラ
078-943-0119
兵庫県加古郡播磨町野添東1-114
〒675-01
▼

❶ホンダST70K1 4
❷1972年　❸白
❹8193km　❺――――
❻タンク　シート　マフラー他新品
❼GC　❽16万円

❶ホンダCS90K1
❷1969年　❸青
❹レストア後0km　❺――――
❻フルレストア　80%新品部品使用
❼EC　❽39万円

❶ホンダCB250EX
❷1970年　❸青／白
❹4300km　❺――――
❻新品部品多数使用
❼GC　❽38万円

❶ヤマハSRX6
❷1991年　❸マルーン
❹20040km　❺検1997年3月
❻ノーマル　美車
❼GC　❽32万8000円

❶ホンダSL250S
❷1972年　❸銀
❹――――　❺――――
❻欠品少ない車　書なし
❼NW　❽7万円

PARTS
■新品パーツ　CL250／350K3青タンク　サイドカバー　ライトケース　フォークカバーセット　8万5000円

PARTS
■CL250／350K0ニーグリップラバーセット　6000円　ハンドルパイプ　1万2000円　K3シート　3万円　リアブレーキペダル　1万1000円

PARTS
■CB250／350K2タンク　金　4万5000円　CB250K0～3左キャブ　2万7000円　CB250初期右マフラーディフューザー付　3万円

PARTS
■CB250／350ステップバー　各9800円　■SL350K0左キャブ　2万7000円　SL250Sワイアハーネス　2万2000円　IGコイル　1万円

PARTS
■SL250Sシリコンレクチファイア　1万5000円　リアフェンダー　1万9800円　リアホイールリム　2万8000円

PARTS
■ST70Z～Eキャブ　2万8000円　ワイアハーネス　8500円　■MT125／250コンビネーションスイッチキット　1万2000円

PARTS
■CS／CB90輸出用フロントフェンダー　1万2000円　■CB／SL90初期ワイアハーネス　各6500円

ラムエンタープライズ
03-3808-0935
東京都中央区日本橋堀留町2-3-3-904
〒103
▼

❶スズキGSX-R750
❷1985年　❸赤／黒
❹0km　❺――――
❻完成検査切　新車　青／白もあり
❼EC　❽69万8000円

❶スズキGSX-R400
❷1986年　❸青／白
❹0km　❺――――
❻完成検査切　III型　新車
❼EC　❽48万8000円

❶スズキRG250Γ
❷1987年　❸ウォルターウルフ
❹0km　❺――――
❻完成検査切　IV型　新車
❼EC　❽46万8000円

❶スズキRG250Γ
❷1985年　❸青／白
❹0km　❺――――
❻完成検査切　III型　新車
❼EC　❽44万8000円

❶スズキRGV250Γ
❷1988年　❸青／白
❹0km　❺――――
❻完成検査切　初期型　新車
❼EC　❽48万8000円

❶スズキGF250SS
❷1986年　❸銀／白
❹0km　❺――――
❻完成検査切　初期型　新車
❼EC　❽46万8000円

❶スズキGF250S
❷1986年　❸黒／赤
❹0km　❺――――
❻完成検査切　II型　新車
❼EC　❽44万8000円

❶ヤマハFZR400R
❷1987年　❸白
❹0km　❺――――
❻完成検査切　限定車　新車
❼EC　❽49万8000円

❶カワサキGPZ250R
❷1985年　❸黒
❹0km　❺――――
❻完成検査切　初期型　新車
❼EC　❽39万9000円

❶モペット
❷1996年　❸7色あり
❹0km　❺――――
❻50cc原付　ペダル付
❼EC　❽8万8000円

トレッセル
0878-21-8473
香川県高松市福岡町2-23-1
〒760
▼

❶H-Dスポーツスター改
❷1971年　❸フルオーダーで
❹――――　❺新規
❻ショベル　リジッド　スプリンガー
❼GC　❽110万円

❶ホンダCB77
❷1972年　❸――――
❹――――　❺検2年付
❻新規物
❼GC　❽58万円

PARTS
■ドカ250レーサー　ワイドケース　OH済　フルカウル　左チェンジ　責任もってセットアップ　100万円　■アエルマッキCR要修理車あり

エクステンション
0462-69-8017
神奈川県大和市渋谷1-1-2
〒242
▼

❶カワサキZ1000R1
❷1982年　❸ライムグリーン
❹7000マイル　❺検1996年9月
❻EN1105cc　ポート研摩他
❼EC　❽152万円

❶カワサキZ1000J1改
❷1981年　❸キャンディ青
❹――――　❺――――
❻ENワイセコφ72フルOH　新塗装他
❼EC　❽125万円

PARTS
■新製品　Z用KRタイプアップメガホン　ステンレス製　9万8000円　■KRメガホン用ステンレスEXパイプ　6万5000円

PARTS
■RC30用ワイセコSTDボアハイコンプピストンセット　1セットのみ　4万5000円　■シンプソンLX6サイズ7 1/4　白　3万5000円

PARTS
■RG400／500Γ用FRPアッパーカウル　白ゲル　3万円　一体型アンダーカウル　白ゲル　2万8000円

PARTS
■同シングルシートカウル　白ゲル　1万円　RGBタイプシングルシート　白ゲル　3万円　各在庫僅かです

ビップブラザーズ
0246-34-7227
福島県いわき市平中神谷刈萱63-5
〒970
▼

❶カワサキKZ1300
❷――――　❸緑メタ
❹23000マイル　❺検2年付
❻――――
❼GC　❽79万円

❶ヤマハ　ビラーゴ1100
❷1992年　❸ガンメタ
❹5000マイル　❺検1997年1月
❻――――
❼GC　❽39万5000円

❶ホンダ　エルシノア125
❷1973年　❸銀
❹20000km　❺――――
❻――――
❼GC　❽20万円

❶モトグッツィ　ルマンIII
❷1982年　❸赤／黒
❹50000km　❺検2年付
❻EN　ミッションフルOH
❼GC　❽70万円

❶ホンダVF1000R
❷――――　❸赤／白／青
❹26000km　❺――――
❻――――
❼AC　❽39万5000円

❶カワサキ　エリミネーター750
❷――――　❸黒
❹16000km　❺検2年付
❻――――
❼AC　❽41万円

❶ホンダATC200X
❷――――　❸赤／白／青
❹――――　❺――――
❻三輪バギー
❼AC　❽19万5000円

❶ドゥカティ350ヴェント
❷――――　❸黄
❹4700km　❺検1997年7月
❻――――
❼GC　❽48万円

PARTS
■Vマックス用4インチインターナルスリップオン　5万円　■CB1000SF用スーパートラップ4インチスリップオン　1万5000円

PARTS
■ZRX400用ビートナサートチタンベーシック　4万円　■ZRX-II外装一式　Fフェンダーはビートエアロシャーク　10万円

ZRX外装セット　10万円

ドレミコレクション
086-456-4004
岡山県倉敷市広江1-2-22
〒712
▼

❶カワサキZ2
❷1974年　❸火の玉カラー
❹――――　❺検2年付
❻レストア車　メーター新
❼EC　❽70万円

❶カワサキZ1
❷1972年　❸火の玉カラー
❹2400マイル　❺新規
❻フルオリジナル
❼EC　❽169万円

❶カワサキZ900
❷1976年　❸玉虫青
❹19000マイル　❺新規
❻レスターキャスト　手曲げマフラー
❼GC　❽59万円

❶カワサキZ1Rターボ
❷1978年　❸黒／橙
❹24428マイル　❺新規
❻――――
❼EC　❽105万円

❶ホンダCB900F
❷1982年　❸スペンサー銀
❹16420マイル　❺新規
❻――――
❼GC　❽59万円

❶カワサキGPZ750ターボ
❷1983年　❸黒／赤
❹2016マイル　❺新規
❻――――
❼GC　❽58万円

❶スズキGS1000S
❷1977年　❸白／青
❹――――　❺新規
❻アルミスイングアーム　バンス
❼GC　❽79万円

❶ホンダCB72
❷1964年　❸黒／メッキ
❹――――　❺新規
❻セミレストア車
❼GC　❽59万円

❶カワサキ750SS
❷1973年　❸紫
❹――――　❺新規
❻セミレストア車　OH済
❼GC　❽63万円

❶カワサキZ1000
❷1977年 ❸黒
❹11701マイル ❺新規
❻カスタム用
❼NW ❽39万円

❶カワサキZ1000MkII
❷1979年 ❸黒
❹OH後0km ❺新規
❻ヘッドOH済 タイヤ新品
❼GC ❽73万円

❶カワサキZ1000R2
❷1983年 ❸ライムグリーン
❹—— ❺新規
❻外装ペイント済 カーカー新品
❼GC ❽98万円

カウスペース
03-3489-3428
東京都世田谷区喜多見9-13-12
〒157

❶ホンダCA77
❷1960年 ❸白
❹—— ❺——
❻ノンレストア 極上
❼EC ❽25万円

❶ラビットS301
❷—— ❸白／青
❹—— ❺——
❻レストア用 2台あり
❼NW ❽2万円

PARTS
■CB750FZ／FB書付フレーム 各2万円 CB750FZ／GX400エンジン 各2万円

PARTS
■ラビットS301トルコン部オイルシールセット 1万9800円 フューエルコックセット 1万円

モトショップイモト
082-541-5491
広島県広島市中区国泰寺町1-10-18
〒730

❶ドゥカティ888ストラーダ
❷1994年 ❸赤
❹4500km ❺検1998年4月
❻テルミUPサイレンサー他
❼EC ❽148万円

❶ドゥカティ900SS
❷1978年 ❸銀／青
❹27257km ❺——
❻ノーマル ヘッドOH済
❼GC ❽140万円

❶ドゥカティ900SS
❷1990年 ❸赤
❹14287km ❺検1998年6月
❻アルミサイレンサー ステップ他
❼GC ❽45万円

❶ドゥカティ906パソ
❷1989年 ❸赤
❹—— ❺——
❻アルミサイレンサー他
❼GC ❽58万円

❶ドゥカティ900SS
❷1992年 ❸赤
❹18000km ❺検1997年10月
❻ステップ ディスク他
❼GC ❽85万円

❶ドゥカティ888SP4
❷1992年 ❸赤
❹5648km ❺検1997年1月
❻テルミUP ステップ
❼EC ❽185万円

PARTS
■'82MHR外装一式 8万円 タンク 7万5000円 '83MHR外装一式 7万円 タンク 7万円 MHR用2into1マフラー 新品 9万8000円

PARTS
■900SS'79 黒／金タンク 新品 13万8000円 銀タンク 中古 8万円 ■F1ベルリッキスイングアーム 新品 9万8000円

エフェクト
03-3860-1190
東京都足立区保木間3-32-12
〒121

❶カワサキZ1
❷1987年登録 ❸ガンメタ／赤
❹25000km ❺検2年付
❻OH後2000km 保証2年付
❼GC ❽180万円

❶ビューエル
❷1991年 ❸黒
❹—— ❺——
❻ミッションなし
❼NW ❽50万円

❶H-D XLH1340
❷1983年 ❸ベージュ
❹—— ❺検2年付
❻——
❼AC ❽155万円

OTHERS
■イワタ製コンプレッサー 100V仕様 年式不明 4万2000円

オートマジック
043-254-8198
千葉県千葉市若葉区東寺山町929-1
〒264

❶H-D HXスポーツスター
❷1990年 ❸赤
❹—— ❺検1998年4月
❻ミクニ ALリム Sトラップ他
❼GC ❽86万円

❶カワサキZ1改
❷—— ❸紺
❹—— ❺検1997年1月
❻FZR1000足まわり FCR他改多数
❼—— ❽126万円

❶ヤマハFZ750改
❷1987年 ❸——
❹—— ❺公認2年付
❻エンジン／足まわり2GH
❼—— ❽90万円

❶ヤマハFZ750改
❷1987年 ❸——
❹—— ❺公認2年付
❻エンジン／足まわり3GM
❼—— ❽110万円

❶スズキGSX750S
❷1982年 ❸——
❹—— ❺公認2年付
❻エンジン／足まわりGSX-R1100
❼—— ❽98万円

❶ヤマハFZ750
❷1987年 ❸赤／白／紺
❹13626km ❺——
❻——
❼GC ❽26万円

❶ヤマハXJR1200
❷1994年 ❸ワイン
❹—— ❺——
❻——
❼—— ❽60万円

❶ホンダCBX1000
❷1980年 ❸黒
❹22556マイル ❺検2年付
❻国内新規
❼—— ❽55万円

❶ホンダCB900F
❷1982年 ❸スペンサー銀
❹32238km ❺検2年付
❻ヨーロッパ仕様
❼—— ❽60万円

❶カワサキZ1R
❷—— ❸黒
❹—— ❺検2年付
❻1987年登録
❼—— ❽65万円

❶カワサキ750ターボ
❷1985年 ❸——
❹18119km ❺検2年付
❻新規
❼—— ❽68万円

❶カワサキZ1000MkII
❷1979年 ❸ワイン赤
❹22056km ❺——
❻新規
❼—— ❽50万円

ウレタン屋
0429-47-0260
埼玉県所沢市北野409-2
〒359

❶カワサキZZR1100 C2
❷—— ❸ワイン／銀
❹22000km ❺検1996年11月
❻ギア対策済
❼GC ❽57万円

❶ホンダCB750FB
❷1981年 ❸銀
❹15000km ❺——
❻スペンサーカラー
❼GC ❽34万円

❶ホンダCB750FB
❷1981年 ❸赤
❹15000km ❺——
❻ノーマル
❼GC ❽26万円

❶ホンダCB750FC
❷1982年 ❸青／白
❹17000km ❺——
❻——
❼GC ❽37万円

❶ホンダCB1100F
❷—— ❸赤／白
❹17000マイル ❺——
❻パンス付
❼GC ❽63万円

❶ホンダXL250S
❷—— ❸橙
❹—— ❺——
❻部品取り／レストア用
❼NW ❽2万円

❶ホンダXL250S
❷—— ❸橙
❹3500km ❺——
❻エンジン好調
❼GC ❽14万円

❶ホンダ メッキダックス
❷—— ❸メッキ
❹—— ❺——
❻部品取り車
❼NW ❽3万5000円

❶ホンダMB5
❷—— ❸赤
❹19000km ❺——
❻——
❼AC ❽9万円

❶ホンダXLRバハ
❷1987年 ❸白／橙
❹12000km ❺——
❻——
❼GC ❽13万円

❶カワサキKDX250SR
❷1990年 ❸ライムグリーン
❹6000km ❺——
❻チャンバー
❼GC ❽19万円

❶カワサキKL250
❷—— ❸ライムグリーン
❹10000km ❺——
❻2本ショック 希少車
❼GC ❽15万円

❶ヤマハXZ400
❷—— ❸ガンメタ
❹12000km ❺——
❻希少車 純正新塗装
❼EC ❽15万円

PARTS
■CB750Fスペンサーカラー塗装済外装 10万円

アドバンテージ
06-412-8145
兵庫県尼崎市昭和通9-324
〒660

OTHERS
■ZRX400新車 ローソンR1／R2・MkIIカラー仕様 68万円 ZRX-II同仕様 67万円

OTHERS
■ゼファー400新車 Z1火の玉・イエローボール ラッキースター タイガーカラー ローソン仕様 各60万円 400χ同仕様は65万円

シーズカンパニー
0794-85-8228
兵庫県三木市志染町四合谷510
〒673-05

❶カワサキKZ1000R
❷1982年 ❸ライムグリーン
❹15000マイル ❺——
❻新規
❼GC ❽149万円

❶カワサキKZ1000R
❷1983年 ❸ライムグリーン
❹18000マイル ❺新規
❻新規
❼GC ❽119万円

❶カワサキKZ1000R
❷1983年 ❸ライムグリーン
❹21000マイル ❺——
❻新規 1100仕様119万円もあり
❼GC ❽115万円

❶カワサキKZ1100R
❷1984年 ❸ライムグリーン
❹17000マイル ❺検1998年5月
❻KR管 新規銀119万円もあり
❼GC ❽125万円

❶カワサキZ1
❷1972年 ❸火の玉カラー
❹—— ❺——
❻最初期型
❼EC ❽110万円

❶カワサキH2
❷1972年 ❸青レインボー
❹—— ❺——
❻オリジナル
❼GC ❽65万円

PARTS
■KZ1000R2新品タンク 6万7500円 ローソン純正S1タイプカウル 3万4000円 R1純正サイドカバー テールカウルセット 3万5000円

PARTS
■ローソンフルコピー耐熱ステッカー 2500円 ■ローソンR1新品タンク10個あり

カスノモーターサイクル
075-622-0225
京都府京都市伏見区下鳥羽円面田町95
〒612

❶マーニ スフィーダ400
❷1991年 ❸橙
❹4400km ❺検1997年10月
❻希少車
❼EC ❽65万円

❶ドゥカティ916ストラーダ
❷1994年 ❸赤
❹2500km ❺——
❻アエラステップ SILサイレンサー
❼EC ❽184万円

無事、これ名人。

敗戦後の日本、そこに生きた人たち、これはそのころからの話である——古賀直賢

黄色の工場レーサー　その2

連載第33回

細長い工場の奥の、背もたれのない低い椅子である。ここのご主人、折懸（現姓戸坂）六三氏は、少しも慌てず、騒がず、ゆっくりゆっくりかみしめるように話を続けていく。いや、その前に、この工場、オリカケ・スピードショップに客人が訪れたときには、ご主人がまずやることがある。

表の通りに面した低い蛇口のところへ行って、小さなヤカンに水をくみ、それを沸かし、注意深く温度を下げてお茶を入れ、その客人にすすめてくれるのだ。オリカケ・スピードショップでのそのいっときというものは、おだやかでゆったりとうねる海のごときものであって、どこにも嵐のひそむ気配はない。しかし、そのご主人、オリカケさんの口から語られるのは、勇猛果敢、我らの目から見れば一瞬体が凍りつくような、浅間のコースで火山灰をけたてながら、伊藤史朗を追って走ったころの記憶なのである。

浅間のコースっていうのはね、砂利道っていわれてるけど、なんていったらいいのかな、石炭ガラとも違うんですよね。火山灰なんだから、なんたってザクザクでね。特にヘアピンのあたりっていうのは、山を崩して、土を積んで盛ったところでしょ。どうしても、走ってるとだんだんほじくれてわだちができちゃうんですよ。

しかも、火山灰のところは雨が降っても水を吸うだけだし、山を削ってその土を盛ったところは泥水がたまるしで、コースのところどころで路面が違っちゃってる。だからもうとっても普通には走れたもんじゃないですよね。逆に天気の日なんか、何台か前を走られると、もう全然前が見えないんです。ホコリでね。それに、路面の火山灰、あれ軽石っていったほうがいいのかもしれないですけどね、あれが飛んできて顔に当たるわけです。だから、タオルをこう四つにたたんで、それをマスクのようにして顔をふせいで走るわけです。それでも、そのタオルを取ったら、顔中血だらけなんていうこともありましたね。

それは、伊藤史朗の乗るバルコムのBMWを追いかけて走ったときですよ。1958年のレースの練習のときかな。史朗のあのBMのイボイボのタイアが横んなってコースの火山灰をおっかいて走ってる後ろを、こっちもね、よーし負けるもんかと食いつくように追ってるわけですから。小石が飛んできて顔に当たるんですからね。ものすごく痛いですよ。それで、あとでタオルを取ったら、血だらけになってました。

でも、最初にコースを走ったときは、そんな路面でもいいなあと思いました。だってそのころは、舗装道路なんていうのは街の中だけだったようなもんですからね。軽井沢に行くときだって、東京を出れば、あとはもう国道でもホコリがモウモウで、碓氷峠が少しはよかったのかな。その代わり、カーブがすごく狭かったんですよ。あそこはね、軽井沢の街の中は舗装になってたと思います。でもそれもグリーンホテルのとこまでで、そこから先はもうダメです。砂利道でね。当時はじゃりんこ道っていって、それが普通でしたよね、浅間だったら火山灰の道です。特に、コースに入っていくとこの道はすごかった。真っ直ぐに走っていけないんですからね。雨が降って水が流れたあとが溝になっちゃってますからね。とにかくコースにたどり着くまでが大変でした。

そういうとこを走ってコースへ行くわけですから、浅間のレースコースも最初はいいなと思いましたけど、いろんなメーカーがバンバン走るから、それにつれてだんだん荒れてきて、コース整備には苦労したんじゃないですか。

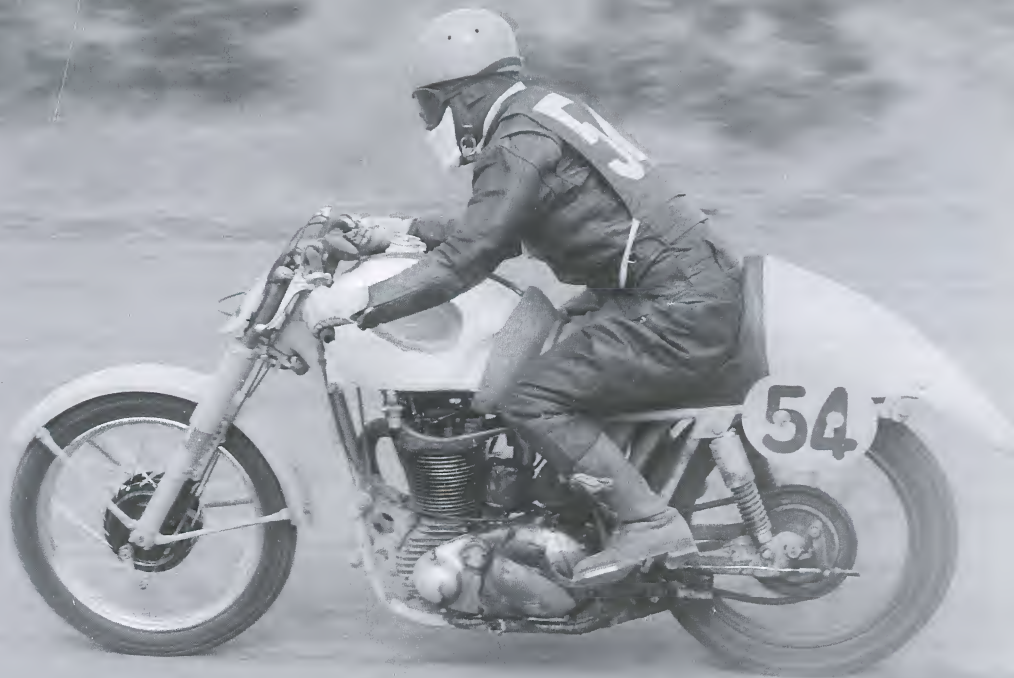
浅間でレースの合宿をやってたときに、メグロが宿舎に使ってたのは、百楽荘っていう旅館です。今でもあると思うんですけど、北軽井沢に郵便局がありまして、その先に板金屋さんがあったんですよ。そこをどこまでも真っ直ぐ行くと百楽荘です。僕らはそこに泊まって、メグロはその手前に修理工場を造って作業してましたね。

最初の年は全部で20人ぐらいいたんじゃないですか。250と350と500の３クラスでしょ。だからライダーが５～６人いたし、専属のメカニックたちもいたし、その中から東京の本社と行ったり来たりしていた人もいたわけですから。

ええ、その宿舎からコースまでは、みんなレーサーに乗っかってっちゃう。東京からはトラックに乗せて行くわけです。でも宿舎とコースの往復はレーサーです。ナンバーなんか付いてないんですけどね。ホンダもヤマハも、ほかのメーカーも、みーんな乗っかって来てたんですからね。だからコースが開く時間になると、次々そういうのが走ってくるわけです。いろんな音がしてましたよ。２サイクルはほら、虫が鳴いているような音がするでしょ、ギャンギャンギャンって。それでもって、ああ、やつらが来たなってわかるわけです。

ナンバーなんかついてなかったけど、みんなうまい連中が乗っかってるわけですからね、問題はなかったわけですよ。それで夕方帰るときになると、表の道路までエンジンかけて出てって、そこでエンジンを止めるわけです。あとはスーって、北軽井沢まで音をさせないで帰っちゃう。朝はみんな音をさせて上ってくわけですけど、帰りは下りだから。

それで練習のときっていうのは、他のチームの連中も一緒に走ってるわけです。だから追い抜くときは、ほら、こっちはメグロの500ccで大きいんだから、他の小さいマシーンに気をつけて、なるべく避けて走ってくようにするわけです。本番じゃなくて練習なんですからね。

一度最終コーナーで、どこのメーカーだったかなあ、曲がったら何台か並んでたの。そこんとこは木や牧草がいっぱいあるから見えにくかった。最終コーナーへ入って、ハッと気がついたら、いるんですよ、前に。それも１台だけかと思ったら、けっこういたわけです。それが並んでるわけだ。

1957年、メグロワークス入りしての初レースを力走する折懸さん。マシーンはカムチェーンによるDOHC2バルブ500cc単気筒エンジンを搭載するRZ。このレースでゼッケン54の折懸さんは、見事2位に入った。

当たり前だけど、いちばんいいとこのコースをとって走ってるわけですよ。こっちは、しょうがない、行くとこがなくなっちゃって、いつも走ってるとこじゃなくて、コースを変えたわけです。そうすると、どうしてもザクザクのとこへ行くわけだから、すごく走りにくい。で、もう飛んじゃってもいいやと思って、そこを全開でいっちゃって、だいぶ振られましたけれども、なんとか倒れないで追い越していきました。あとで聞いたら、それを見てた人が、すごかったねえあれは、なんて言ってたってことだから、外から見てたほうがびっくりしてたのかもしれないですね。

僕はメグロに乗るようになったときから500です。メグロはアサマのレースで250と350も走らせてましたけど、僕は最初から大きいのだけに乗ってました。小さいのには乗ったことがないんです。ふだんから大きいのに乗ってましたから、やっぱり500ccの大きいほうがよかったんじゃあないでしょうか、自分じゃあそう思っています。

最初の年の練習は、まずシングルカムのエンジンからです。ヴェロセットと同じようなシャフトとベベルギアのやつで。そのあとツインカムができてきたんです。シングルカムのほうはね、まあ、軽いからよく走るんだけど、壊れるのもよく壊れました。こりゃ速いやって思ってるとヴァッつって、シリンダーごと上へ抜けちゃったこともありました。シリンダーがそっくり上へ持ち上がっちゃってるわけです。だから相当パワーは出てたんでしょうけど、材質の問題だとか肉厚の問題だとか、いろいろあったんじゃないかと思いますね。

それでちょっとしてからカムチェーンのツインカムができてきたわけです。それは重たいなあって思いましたね。エンジンが大きくて、背が高いんです。だけどこれもパワーはありましたね。それにトラブルがなかった。シングルカムのようなことはなかったと思います。だからツインカムのほうを本番に使ったんでしょう。このエンジンは素晴らしかった。このエンジンでなら外車と対等に走れると思いましたものね。

その代わり、ツインカムのエンジンは油づけです。頭あたりから油が噴いて、一日走るとオイルだらけになっちゃう。特にメグロはオイルにヒマシ油を使ってましたから、いいニオイはするんで

メグロワークスの仲間たちと記念撮影。右端が折懸さんで、左から2番めが先輩にして'57年のレースを勝った杉田和臣さん。胸のマークに注目。

ふだんは皆楽しい仲間だった。右から折懸さん、伊藤史朗、望月修（2人は故人）。

すけど、服なんかにつくと落ちないんですよ。オートレースのエンジンは、そのころみんなヒマシ油を使ってたでしょ、焼きつかないように。だけどそれが漏れて、火山灰と一緒になって、エンジンの熱で焼きつくわけですから、取れないですよ。練習終わって帰るとすぐにオートバイを洗っておくわけです。すぐに洗わないと落ちなくなっちゃうから。だから毎朝きれいな車で行くわけですけど、帰ってくるときにはドロドロです。他のメーカーは普通のオイル使ってましたから、少し漏れてもそんなことはなかったと思いますけど。

タイアはヨコハマかダンロップじゃなかったですかねえ。今でいえばモトクロス用みたいなタイアですよ。もちろん、今みたいにタイアの豊富な時代じゃないですから、何種類も用意するってことはできなかった。それでも、キャラメルの並んでるのとか、ずれてるのとか、ふたつぐらいはパターンがあったんじゃないかと思います。今のものに比べたら簡単なもんですけどね。

雨が降ったときは、そのキャラメルが並んでいるタイアのほうがよかったんじゃないですか。でも天気の日だと、キャラメルの間が開いてるから、走ってるうちにそれが取れてなくなっちゃう。それでもう少し溝の細いので走ろうってことになったと思うんですが。メグロがワンツーで勝った'57年は雨じゃなかったですからね。

スタートは押しがけですよ。合図は旗です。だいたい信号も何もなかったから、あすこは。

押しがけの練習はずいぶんやりましたからスタートはうまくいきました。ザクザクでしょ、路面が。でもそこでもね、フッとかかるようになるんですよ、練習すればね。コロコロッとエンジン回ったら、さっと下のギアに減速するんです。そうすると、ワンッてエンジンがかかるの。

いや、やればできるんです。4速ミッションだったから2速へ入れといて押すわけです。それでクラッチ離すとエンジンがコロコロって回るでしょ。そのときチェンジをけとばしてやれば、クラッチ握んなくたって1速に入っちゃうでしょ。その瞬間にエンジンが回って、ワンってかかるわけですよ。そのときすぐに乗ればいいわけです。今の人がやるのを見てると、3速なら3速でそのまま押してるでしょ。あれでどこまでも押してくっていうのが、いちばん力がいるんです。そのときに低いギアにポンって落とすと、ブワーンってかかるんですけどね。

だけど今のレースで、もう押しがけスタートっていうのはないでしょ。エンジンかけといてワンワンやって、それでスタートしても面白くないんじゃないかなあ。今の車はCDIだから、エンジンのかかりだって昔よりはよっぽどいいはずなのにね。あのころはみんなマグネトー使ってましたから、このマグネトーは具合悪いかなあ、なんて心配しながら押してたわけですからね。でも、やっぱりレースのスタートっていうのは、エンジンかかってないとこから押しがけでやったほうが、僕は雰囲気があると思います。あの一瞬ていうのは、やっぱり見ている人まで静かになるんですから。

次の1958年は、雨のレースです。このときもまたメグロです。それでやっぱりしばらく前から合宿練習していました。外車と勝負できると思ってましたから。だから雨でメグロが成績残せなかったのは、番狂わせっていうことです。

いや、雨っつっても、このときのは普通の雨じゃなくて、台風のようなんだからね。よく降りました。練習でひと回りしてくると、もう顔まで泥だらけ、真っ黒になっちゃうんだから。前に1台でも走ってたひにゃあ、見えないですもん、全然前が。だからレースで、50R手前あたりでバシャって水をかぶって、エンジンが止まっちゃって、下がザクザクのとこだったから、そのままツーッて滑って終わり。プラグコードとかに対策はしてたんだけど、あのころの電気系統っていうのは雨に弱かったから。杉田さんもツーッて滑って終わりになっちゃった。

それでレースが終わってしばらくしてメグロをやめたんです。'58年のレースが終ってから、メグロの工場に赤旗（労働争議）が並んで、会社も変わってきたと思いました。メグロは初めて乗ったレーサーだったし、社長の村田さんには大変お世話になったから、あのころのことはいつになっても忘れられないですよね。

そのあと、ホンダに乗るようになったわけです。レースの先輩、田中の健二郎さんと友達になってね。あれはどういういきさつで友達になったんだったかなあ、浅間の前からだったと思うんですけど。とにかく多摩川のスピードウェイのとこで草レースがあったんです。確か2回やったと思いますよ。お客さんなんかもけっこう入ってね。それでそのときにね、千葉の藤井さんて方が、浅間を走ったホンダの車を持ってきたわけですよ。それで僕に走ってみないかっていうから、そのホンダに乗って、それで優勝したんだったかな。

そんなのを見てたんでしょうかねえ、そのうちにね、健さんから誘われて、それで浅間へ行ったら、オウ、乗ってみるかっていうんで、ホンダの250に乗ったわけ。2気筒の250、CR71です。結局、それがテストってことだったんでしょうね。そのときに、僕の前をだれだったっけな、渥美君かな、1台おんなじホンダが走ってたわけですよ。だけどすぐそばまでは行くんだけど、すぐまた離されちゃう。こっちはもうひっちゃき、がむしゃらに走ってるわけでしょ。それでどうにかカーブでつかまえる。カーブでつかまえるんだけど、立ち上がりで離れちゃう、どうしても。

そのときはわかんないんですよ。自分の車は走

押しがけ直前、もちろん折懸さんは右側にいる。後方の一台は、ベベル・シャフトのSOHCエンジン車だ（タイムトンネルのページを参照）。

んないのかなあ、それに乗ってみろって、いったいどういうことなのかなあって思ってたわけ。それから幾日かたって渥美君に聞いたら、オレの乗ってたのは300だからっていうわけ。だからあのときにあんたに追い越されてたら、オレはもう乗ってないよって。250ccで300ccを追っかけてるわけだから、直線じゃあ離されちゃうはずですよ。でもそれがテストだったのかなあ…きっと。

1959年の浅間のレースはね、ホンダに3台乗るわけだったんです。ひとつが250で、あとは125と300、とにかくひとりで3つのレースを走ることになってたんです。

それで250のレースが最初で、エンジンも具合よかったし、まあこれならなんとかなるだろうと思ってね。それでメカニックに、エンジンの具合はいいからもう何もしないでいいよって言っておいたのに、そのあとでプラグをとりかえたらしい。で、プラグをとりかえたのに、エンジンに火を入れて回しておかなかったのかな。それでスタートで一発でかからなかった。いちばんどん尻になっちゃった。それでも、50Rまで吹っ飛んでいったときに、半分ぐらいは抜いたんだと思うな。で、50Rをひょいと曲がったら、益子が下にいるんだよね。ああ、飛んでったなってわかりましたね。

正式名称を浅間高原自動車テストコース、浅間山麓の火山灰地を切り拓いて作成した9.351kmの未舗装コースでオートバイレースが行われたのは、1957年から1959年にかけての3回であった。

最初の年は多くのメーカーが総力をもってレースに臨み（折懸選手が所属したメグロもそのひとつである）、翌1958年のレースはその反動から、アマチュアを前提としたクラブマンレースの形で行われた。折悪しくその年は台風の襲来に遇って、豪雨の中でレースが強行され、ために多くの参加車両が、雨と悪路によって脱落した。

このコースでの3回目、そして最後となる1959年のレースは、クラブマンによるものとメーカー参加によるものが並立する形で多くのクラスが用意された。そのために8月の22日から24日にかけての3日間にわたって、わずか1周のみのレース（クラブマン50cc）から1時間半に及ぶ耐久レースに至るまで、多くのレースが行われた。このコースにおける最初の1957年のレースの際には、どのオートバイメーカーも本格的なレースの経験がなく、すべてが手探りの状態で行われたのであったが、そのレースそのものをきっかけとして急速にオートバイレースへの関心が高まった。

その後の2年間の進歩は著しく、この1959年の6月には、ホンダが初めてマン島TTレースに参加し、谷口尚己選手が125ccクラスで6位に入賞、ホンダもチーム賞を獲得するという成功を収めた。河島喜好氏の率いていたホンダのレース部門は、そのマン島から帰国したあと、翌年の世界GPレースを走らせるべく、4気筒250ccの完成を急ぎ、その仕事を2カ月弱という短期間でまとめ上げて、この8月下旬の浅間のメーカー参加のクラスにデビューさせたこのマシーンRC160は1959年のレースに勝ち、現在は鈴鹿に保管されている。

一方、この1959年のレースは、北野元という若いライダーが華やかにデビューしたことでも知られている。クラブマンのライダーとして参加した北野選手は、初日に行われた125ccと250ccの2クラスで優勝した。そして大会の規定で、125ccレースの上位3名は翌日に行われるメーカー対抗の耐久ウルトラライト級レースに招待選手として出走できることになっていたので、北野選手はホンダ・ベンリイSS(CB)92でそのレースを走った。そしてRC142に乗るすべてのワークスライダー（その中にはマン島で6位となった谷口選手もいたが、トップを走行中に転倒）を制して、そのレースにも優勝したのであった。

折懸選手が出場したのは初日のクラブマン250クラスレースで、このクラスは参加台数が多かったためにふたつのグループに分けてレースが行われ、それぞれのタイムによって最終順位が決定されることになっていた。北野選手が走ったのは第1グループのレース、折懸選手は第2グループでの出走である。なお、50Rで転倒した益子治選手は、その後にマシーンを起こして再び走りだし、第2レースの3位でフィニッシュしている。

50Rからヘアピンまでに、また何台か抜いてね。あとで聞いたら、そのときにオレの前にいたのは3～4台なんだよね。だからそんなに無理しなくてもよかったんだけど、そのときにはそんなことはわからないから。で、ヘアピン曲がって、バッてアクセル開けたらね、前に1台ホンダがいたの。その人が、そのときにフッて後ろを向いたわけ、たぶんオレのほうを見たんだろうね。

あとんなって考えりゃあ、その人がそんなとこで後ろを見なけりゃあよかったんだよ。ヘアピンあがった左カーブのとこで、その人、振り落とされちゃったんだから。それでね、車と人間が別個になって飛んだわけ。で、人間のほうには行かれない、踏んづけちゃいけないから。しょうがない、オレはアウトコースのザクザクのほうへよけたら、そっちへその人の車が来ちゃった。それでその車のマフラーが、オレの左足のスネのとこに当たって、ボキッて折れちゃった。

オレのほうも転倒、滑ってってさ、それで左足がブラブラになっちゃってるから、クツを脱ごうと思ったけど、自分じゃ脱げないんですよ。だって骨が折れちゃって、こんにちはしちゃってるんだから。そう、骨が見えてたわけ。それでそばにいたお客さんに、すまないけどクツを脱がしてくれないかって頼んで、脱がしてもらったの。

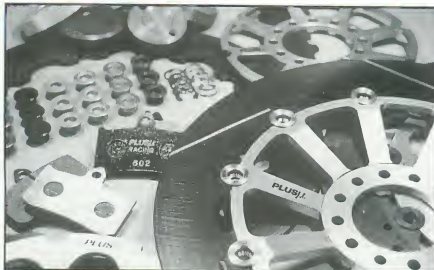
それでテントのとこまで担架で運んでもらって、そのあたりまでは覚えてる。そのあと軽井沢の病院まで行って、足に添え木をしてね。それで軽井沢の駅から国鉄ですよ。なんでも、オレの担架を

ホンダに入ってからの折懸さん。主な活躍の場は国内レースだった。

列車の窓から乗せたんで5分ぐらい遅れたとかいってました。その列車で高崎まで下りてきて、そこから東京まで車で吹っ飛んできたらしいんですよ。でも、そのあたりのことは全然覚えていない。で、フッと気がついたら天井にずっと明かりが並んでるわけ、それで、ああ病院なんだなって思ったわけです。連れてきてもらったのは昭和医大、そこで手術です。ええ、今でもそこはボルト留め、骨のないとこがあんだから、そこを金属で留めて、ボルトオンなんですよ。

病院で気がついたら、後ろのベッドに騒いでんのがいるわけです。あれ誰よって看護婦に聞いたら、神谷って人ですって。ホンダの神忠さんだった。あとで聞いたら、レースで滑って、丸太にアゴをぶつけたんだって。それでアゴの骨がふたつとかみっつに折れちゃって、それで痛いんだろうけど、声が出せなくてウーウーうなっててね。今じゃ笑い話だけど、そのときは大変ですよ。

僕は、今でいうリハビリっていうのはやらなかったんです。自己流。その代わり退院してきてから、一日2回ぐらい銭湯へ行ってました。3時になって銭湯が開くと、いきなり行くわけです。それでフロの中につかってね、両手で左足を引っ張って、折り曲げるようにするの。それでもなかなかカカトが尻のほうへつかないんですよ、痛くて。それを毎日毎日、痛いのを我慢してやってました。だって、昔のハーレーなんかクラッチは足じゃないですか。そういうのに乗れなくなったら困ると思って、一生懸命ですよ。

そのときは、もうオートバイ乗るのやめようと思った、ケガをしたすぐあとはね。ずいぶんと痛い思いをしたから。でもね、だんだん直ってくるとね、ハハハッ、ダメですね。しばらくして痛さを忘れちゃうと、またすぐオートバイに乗ることを考えてんだから。（続く）

■PLUSμは88年度より世界GP、全日本選手権に数多く参戦し開発、テストを重ね、鋳鉄特有のディスクローターの反り、歪み、クラックを発生しにくく、しかも従来のディスクより耐久性、制動力を増す事に成功し現在ではレースシーンは甚より、カスタムバイク等にも数多く使用して頂ける様になりました。独自に成分を調合したPLUSμ鋳鉄ディスクは300km以上からのブレーキングからでもフェードせず、絶大なストッピングパワーで、ライダーが大胆に、そして繊細にコントロールできるレバータッチと減速フィーリングを約束いたします。現在も、全日本選手権で各クラストップのトップライダーが数多く御使用して頂いております。インナーローター、フローティングピンのアルマイト加工は、他社の加工に比べ2〜3倍の硬度を持ち本来のフローティングディスクとしての機能をより長く発揮します。又、フローティングピンの材質はお客様のお好みに合わせアルミの他、ステンレス、チタンと御用意して有ります。

DISC ORDER SYSTEM

ホイール、フロントフォーク等を別の車種のものと組み合わせる時など、ノーマルディスクでは合わない物、又は、人と違った自分だけのオリジナルディスクを製作したいなどetc特注ディスク製作致します。下記表でサイズ、オフセットを合わせますと基本価格が分かります。後は、デザイン、カラー、ピンを指定すればOKです。

■カラー設定　ブルー、レッド、ゴールド、シルバー、ブラック、パープル

■インナーローター基本設定：デザイン　丸穴　カラー　シャンパンゴールド

インナーローターデザイン変更￥5,000〜カラー変更￥3,000

Racing Floating DISC

OFF SET	PIN	∅280 ∅290 ∅300 SLIT	∅280 ∅290 ∅300 HOLE	∅290 ∅310 SLIT	∅290 ∅310 HOLE	∅320 SLIT	∅320 HOLE	∅330 SLIT	∅330 HOLE	ノーマルオフセット　主な車種
〜10.0mm	AL	￥61000	￥57000	￥63000	￥58000	￥64000	￥59000	￥79000	￥74000	TZR250/R FZR250R(89-) R1-Z XJR400/1200 SRX400/600
	SUS	￥65000	￥61000	￥67000	￥62000	￥68000	￥63000	￥83000	￥78000	FZR400RR FZR750/1000 YZF750 TRX850 V-MAX FJ1200 CBR1000F
	TI	￥73000	￥69000	￥75000	￥70000	￥76000	￥71000	￥91000	￥86000	GPZ900R(-A6) Z1000J/R GPZ750/1100F Z750/1100GP 1000RX
10.1〜20.0mm	AL	￥62000	￥58000	￥64000	￥59000	￥66000	￥61000	￥81000	￥76000	HORNET CBR250RR/400RR/900RR NC30/35 CB1000S.F RC-30
	SUS	￥66000	￥62000	￥68000	￥63000	￥70000	￥65000	￥85000	￥80000	GSX250S/400S IMPLUSE BANDIT/V GSF1200 ZXR400/750 ZX-7RR ZX-9R ZX-11
	TI	￥74000	￥70000	￥76000	￥71000	￥78000	￥73000	￥93000	￥88000	ZEP400/750/1100RS ZRX400 GPZ900R(A7-) GPZ1100 ZZ-R1100(C,D)
20.1〜30.0mm	AL	￥63000	￥59000	￥66000	￥61000	￥67000	￥62000	￥83000	￥78000	OW-01 BROS CB400S.F CB750/900/1100F CB1100R RC-45 MR750
	SUS	￥67000	￥63000	￥70000	￥65000	￥71000	￥66000	￥87000	￥82000	GSX1100S GS1000S GOOSE GSXR400R RGV250 GSXR750/1100
	TI	￥75000	￥71000	￥78000	￥73000	￥79000	￥74000	￥95000	￥90000	Z750F Z750FX(D2) Z1000Mk Z1R/2 Z900
30.1mm〜	AL	￥67000	￥63000	￥68000	￥63000	￥69000	￥64000	￥85000	￥8000	
	SUS	￥71000	￥67000	￥72000	￥67000	￥73000	￥67000	￥89000	￥84000	Z1(900S.F) Z1A/B Z2/Z2A (750RS) Z1300
	TI	￥79000	￥75000	￥80000	￥75000	￥81000	￥76000	￥97000	￥92000	

AL：アルミ　SUS：ステンレス　TI：チタン　アルミカラー設定：ブルー、レッド、ゴールド、シルバー、ブラック、パープル

PFCカーボンメタリックブレーキパット

特　徴

□熱フェードは絶対しないためレバータッチが安定している。

□耐久性は従来のパットの3〜5倍（摩擦材の種類によっては8H耐久無交換OK）

□ディスクローターの攻撃性がとても低いため、ローターの磨耗が非常に少ない。

□鋳鉄ローター用、SUSローター用各種有り。

現在4輪のレース界で世界的に最も信頼され数多くのコンストラクターが使用しています。
ドイツ（DTM）、イギリス（BTCC）、全日本ツーリングカーGr･A，GT-CUPではトップチームのほとんどが、INDY,NASCAR,IMSAでは、100%近いチームが使用しています。2輪でも世界各国のワークスチームが採用、国内でも全日本選手権のトップライダーが数多くテストし絶賛しております。又、当社DISCとの相性は抜群の制動力を見せ、当社DISC装着のライダーは全てPFCパットを使用しています。

LOCKHEED	6POT	（CP4466）	¥19,800
	2POT		近日発売
Brembo	4POT	（STREET,RACING）	¥9,800
	4POT	（RC-30/45 HRC KIT）	¥19,800
	4POT	（NARROW,NEW FOR'95）	¥12,800
	2POT	（旧車　BMW等）	近日発売
alcon	6POT		近日発売
YAMAHA	6POT	（YZF750SP）	¥9,800
NISSIN	4POT	（TYPE HONDA）	¥9,800
	4POT	（TYPE YAMAHA/SUZUKI）	¥14,800
	6POT		近日発売
KTM	フロント		近日発売
	リヤ		近日発売

プラスミューレーシング･オリジナルTシャツ誕生

※型くずれしない、縮みにくい、綿100%（20番手コーマ糸）使用。（サイズ／身長160〜170cm　胸囲84〜90cm）

プラスミュー正規レーシングチーム着用の、オリジナルTシャツを通信販売いたします。御希望の方は数量･お届け先（住所、氏名、電話番号）を明記の上、官製はがき又は、ファックスにてお申込みください。御予約受付の締め切りは平成8年11月30日（土）まで。このチャンス、お見逃しなく！
商品は、平成8年12月中旬のお届けになります。代金（¥2800）は、商品到着後10日以内に現金書留または銀行振込にてお支払いください。（送料¥700）（※商品･送料ともに消費税3%が加算されます）

●お申込み先は
プラスミュー　C・M・D部
〒140 東京都品川区五反田8-8-16五反田高砂ビル608
TEL.03-3491-5348　FAX.03-3491-7843
●振込先
有限会社プランフォー　東京三菱銀行　五反田支店（普）1011241

MALL ORDER SYSTEMメールオーダーサービス
TELにて在庫・納期を確認の上商品代金に3%の消費税を加え現金書留にてお申し込みください。
送料￥600（20000円以上は送料サービスです。）
プラスミューブレーキファクトリー　〒168　東京都杉並区宮前5-24-16
PHONE:03-3247-2355　FAX:03-3247-2270

Overseas Subscribers : Don't miss an issue of BIKERS STATION.
Have it delivered Directly via air or surface mail.
Yearly Subscription Rates Surface mail 15,100 Japanese Yen
Airmail Asia, Oceania : 24,100 Japanese Yen
USA, Canada, Central America, West Indies, Europe
: 28,100 Japanese Yen
Other area : 32,000 Japanese Yen
Payment in Japanese Yen by IMO (International Money Order) only.
All cleaning and other charges to be paid
by the sender in the country of origin of the IMO.
No personal cheques or other forms of payment will be accepted
Subscription Department BIKERS STATION
5-14-19 Koyama Shinagawa-ku Tokyo 142 JAPAN

AD ●バイカーズステーション12月号 広告索引

バイカーズステーションは
毎月1日発売です

●'97年1月号は11月30日発売です

FROM THE OFFICE

バイカーズステーション12月号 第10巻 第12号
No.111 定価850円(本体825円)

編集長	佐藤康郎	Yasuo Sato
編集部員	佐伯茂太	Shigeta Saeki
	佐々木哲也	Tetsuya Sasaki
	佐藤万友美	Mayumi Sato
写真部カメラマン	平野輝幸	Teruyuki Hirano
契約スタッフ	中村友彦	Tomohiko Nakamura
アート・ディレクター	小林清志	Kiyoshi Kobayashi
デザイナー	小林智草	Chigusa Kobayashi
	西川栄子	Eiko Nishikawa
	石垣 仁	Hitoshi Ishigaki
長期寄稿者	中沖 満	Mitsuru Nakaoki
	長尾藤三	Tozo Nagao
	富成次郎	Jiro Tominari
	山田 純	Jun Yamada
	柏 秀樹	Hideki Kashiwa
	野口眞一	Shin-ichi Noguchi
	吉村誠也	Nobuya Yoshimura
	石橋知也	Tomoya Ishibashi
	古賀直賢	Naotaka Koga
海外特派員	中村恭一	Kyoichi Nakamura
	富成太郎	Taro Tominari
	砂田弓弦	Yuzuru Sunada
営業・広告部	広瀬賀津美	Katsumi Hirose
	岸田 淳	Jun Kishida
経理	佐藤万友美	Mayumi Sato
版下制作	大洋プロ	Taiyo Pro
編集協力	小関和夫	Kazuo Ozeki

発行人／佐藤康郎
編集人／佐藤康郎
発行／株式会社遊風社
東京都品川区小山5-14-19 〒142
TEL．03-3788-0112 FAX．03-3788-0113
発売／株式会社日本出版社
東京都新宿区矢来町111 〒162
TEL．03-5261-1811 FAX．03-5261-1812
印刷／大日本印刷株式会社

■予約購読をご検討ください。お申し込みくださった方には、オリジナルステッカーをプレゼントさせていただきます。送金は郵便局での振替が安くて便利ですが、現金書留などでも結構です。

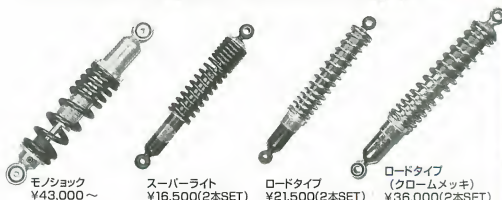
年間予約購読料 10,200円(送料はサービスです)
振替口座 00180-9-79044
加入者名 株式会社遊風社
予約購読開始月号を明記してください。

ひさしぶりに峠で400ccマルチのスーパースポーツに乗った。RVFである。これがめっぽうよく走って、面白いのなんの。自由自在とはまさにこのことだといわんばかりのハンドリングを持つうえ、パワーがそこそこだからエンジンのトップエンドもフルに楽しめる。馬力に関してだけいうなら、もう少しあってもいいかもしれないが、とにかくスポーツバイクとしてのレベルが高い。いやあ、4スト400はいいなあ…などと興奮しているうち、我が家にも1台が冬眠していることを思い出した。3年ほど前に買ったCBR400RRだ。なんとか時間を作って、あいつを引っ張り出してやろう。 (佐藤)

モーターサイクルをはじめ、それに関わる
数々の名品を生み出してきたイギリス。
その地において長きに渡り
圧倒的支持を得ている
「ヘイゴン　サスペンションシステム」
クラシカルな外観と
2年間走行距離無制限保証に裏付けられる性能。
ロッカーズの時速100マイルの走りも
「ヘイゴン」なくしてはあり得ない。
これも、名品です。

ENGLAND
ESSEX
HAGON FACTORY
LONDON

ヘイゴン製品に興味のあるショップの方、ご連絡下さい。詳しい資料をお送りいたします。

SR、GB、エストレア、CD、旧車ほか、ほとんどのモーターサイクルに装着可能!

モノショック	スーパーライト	ロードタイプ	ロードタイプ（クロームメッキ）
¥43,000～	¥16,500(2本SET)	¥21,500(2本SET)	¥36,000(2本SET)

●ロードタイプはオプションでクラシックフルカバー(¥6,500)とクラシックハーフカバー(¥3,500)がお選びいただけます。
●お求めはお近くのモーターサイクルショップにてどうぞ

HAGONサスペンションの特徴

- ●あらゆる状況で確実に作動する高圧ガス封入式シングルチューブダンパー
- ●2年間走行距離無制限保証
- ●国産、外車共に各車ごとにセッティングされたダンピング及びスプリングレート
- ●ガーリング社の伝統を引き継ぎ、改良を重ねたスリムで美しいデザイン
- ●従来のツインショックと比べ軽量に仕上がっています
- ●リーズナブルな価格設定

イギリス・ヘイゴン製品 日本総代理店

GARUDA INC.

GARUDA INCORPORATED　〒195 東京都町田市小野路町1996-1
Phone 0427-36-2725, 2726, Fax 0427-36-2751

GUZZI SPORT JINGUSHI

MOTO GUZZI, MAGNI, DUCATI and TRIUMPH SPECIALIST

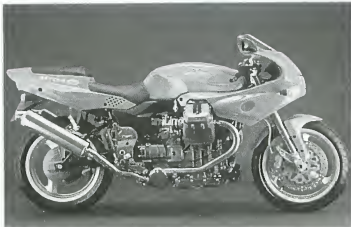
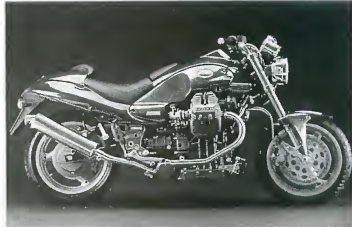
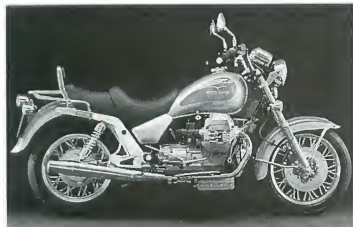
おかげさまで10周年を迎えることができました
本当にありがとうございます

東京・世田谷区の環七沿い、東急世田谷線の踏み切りの近くに最初の本当に小さな7坪の店を開いたのが、1986年の12月でした。モト・グッツィが好きというだけで自分のショップを持ちましたが、このイタリア製のオートバイを、静かに、深く、理解してくださる方は私の考えていたよりも多く、そうした皆様のおかげで、2度の移転・店舗拡大を含めて、今日までやってこられました。本当にありがとうございました。

そして今では、幸運な出会いによるトライアンフやドゥカティも扱うようになりました。しかし、店が大きくなり、取り扱い車種が増えても初心は変わりません。レース参戦を含めての技術の向上が、お客様の笑顔を見たいがためという気持ちもこれまでと同じです。

どうか、次の10年もよろしくお願いいたします。

ニューモデル続々登場。ただ今、予約受け付け中です

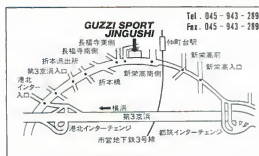
MOTO GUZZI 1100 SPORT INJECTION　エンジンが燃料噴射となったのが最大の注目点ですが、フレーム剛性の向上、倒立フォークの採用、さらにリアサスペンション特性のよさなど、完成度がぐんと高まったことも見逃せません。OHVグッツィとしては最も速いマシーンです。　148万円

MOTO GUZZI 1000 DAYTONA RS　OHVの1100スポーツ燃料噴射の発売が12月、その翌月の'97年1月発売予定なのがデイトナの新型RSです。車体の改善は1100スポーツと同様で、それに95→102psにパワーアップされたSOHC4バルブが積まれるのですから、走りの期待大です。　価格未定

MOTO GUZZI V10 CENTAURO　モト・グッツィ流の新世代ネイキッド。SOHC4バルブ+燃料噴射というデイトナRSと同じエンジンを低中回転域重視の90psとしたうえ、足まわりにも手抜きはありませんから、常用域で最も速いグッツィに仕上がっているはずです。1月発売予定・価格未定

MOTO GUZZI 1100 CALIFORNIA INJECTION　今年4月に生産を終了したキャブ仕様の後継車で、燃料噴射付きのエンジンは素晴らしい仕上がりです。すでにデモカーは春に上陸していますが、量産車の日本国内発売は'97年2月ごろになる予定です。しばらくお待ちください。　価格未定

'97年型グッツィの進化は評価できます。そうそう、トライアンフの新型もお忘れなく

新しいモト・グッツィのよさは、完成度が高まったことを第一としていいでしょう。1100スポーツでいえば、フューエルインジェクション化されたエンジンは全域でよく回り、言うべき谷はもうありません。そのうえ車体はさらに充実してきました。リアタイヤがデイトナともども17インチ化されたのも、走行性能の向上だけでなく、タイヤチョイスの面からみてもありがたいことです。デイトナRSの高出力化はもちろん、イタリアで聞いたところ、特に中域を太らせたチェンタウロは、トルクもりもりのいいエンジンだとのことです。カリフォルニアを含めて主力車種が燃料噴射化されたことで、キャブレター時代の味わいを惜しむ声は当然出るでしょうが、新システムによる熟成（全域における理想的な燃焼）をそのことで否定したくはありません。味つけは我々の仕事、ご期待ください。

一方トライアンフも、T595デイトナ、T509スピードトリプルがいい出来のようです。トライアンフでのレースに力を入れている当社としては、今から入荷が楽しみです。トラのエンジン、特に3気筒は、お乗りになった方全員がほめてくださいます。しかしまだまだ日本での評価は一部のものです。試乗されていない方はご一報ください。

グッツィスポルト神宮司　〒224 神奈川県横浜市都筑区仲町台4-1-5　TEL.045-943-2891

Tel.045-943-2891
Fax.045-943-2893
GUZZI SPORT JINGUSHI
長福寺東側
長福寺南側
折本派出所
第3京浜入口
港北インター入口
仲町台駅
新栄高前
新栄高入口
新栄高南側
折本橋
←横浜
第3京浜
港北インターチェンジ
都筑インターチェンジ
市営地下鉄3号線

10th Anniversary Campaign

おかげさまを持ちまして、バイクハウスフラットは今年で１０周年を迎えることができました。
ＢＭＷモーターサイクル専門店として、10年間の営業を続けることができましたのも、ひとえに皆様方のおかげと心よりお礼申し上げます。

さて、フラットではこの記念に10周年アニバーサリーキャンペーンを行うことにいたしました。

BMWモーターサイクルに興味を持つ皆様すべてに、喜んで、そしてご満足頂ける盛りだくさんの内容をご用意して、従業員一同心より皆様をお待ちいたしております。

ぜひこの機会をお見逃しなくご来店下さい!!

11月1日(金)〜12月1日(日)

ウィンターツーリングスペシャル

これからの季節、BMWだけを扱ってきた専門店ならではの装備をプラスした特別限定車をご用意いたしました。
例えば、R1100Rロードスター

旅には必ず必要なインテグラケースにプラスしてノンカウルのロードスターにはＢＭＷ純正のクリップヒーターを取りつけてみませんか？
この季節のツーリングが全く苦にならなくなります。

その他すべてのモデルに特別装備を設定し、展示しておりますので、それぞれお気に入りの実車を見ながらご検討下さい。

アニバーサリーキャンペーンはアプローブドカーにも

期間限定の特別価格中古車です。
もちろんフラットクオリティーの認定中古車ですので安心してお乗り頂けます。

R1100R ABS 70万円
'95 シルバー 検'97年2月
36,050km アッパーカウル・パニアケース・グリップヒーター

R1100R ABS 80万円
'95 シルバー 検'97年9月
3,100km

メンテナンスサポート

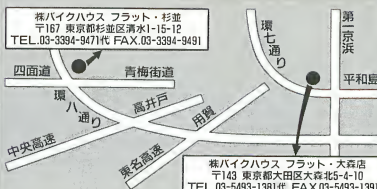
フラットではキャンペーンの期間中、皆様のオートバイの無料診断を行います。
夏から秋の楽しいツーリングに活躍し、これからオートバイにとっても厳しい条件となる季節となるこの時期に、一度各部のチェックをしてみませんか？
ＢＭＷ専門店としての経験豊かなメカニックが、冬にむけてのチェックとアドバイスをさせて頂きます。

さらにキャンペーン期間中には、タイヤを３０％、そしてブレーキパッドを15％OFFにて取り付けさせて頂きます。

また、多忙であったり、しばらく乗っていなかったためにメンテナンスの時間が取れない方には、車両の引き取り、そして納車のサービスも期間中フラットでは行っていますので、ぜひご利用下さい。

ウェアーキャンペーン

さて季節はだんだん寒くなり、ライダーの方はそろそろ暖かいウェアーをと考えていらっしゃることではないでしょうか？

フラットではこのキャンペーン期間、新しいBMW純正ウェアーをすべて展示しておりますので、ぜひ一度試着してみて下さい。必ずツーリングウェアーとしてのクオリティーの高さにご満足頂けると思います。

(株)バイクハウス フラット
営業時間：10:00AM〜7:00PM 定休日：水曜・祝日

10月1日よりBMW首都圏ブロックインターネットホームページ開設中 ➡ http://www.iijnet.or.jp/bmw-mc-metro/

定価850円 (本体825円) 雑誌07583-12 T1007583120858